auto motor und sport

Heft 21 11.Oktober 1975 DM 2.50 E 1418 DX

Formel 1-Weltmeisterschaft

Ferraris Erfolgsrezepte

Test Mercedes 450 SEL 6.9

Das beste Auto der Welt

Mehrbereichsöl

Gefahr für Ihren Motor?

Feine englische Art

Test Jaguar XJ 4,2 Coupé

Ratgeber

Wie man einen gebrauchten Jeep kauft

Autos nach Wunsch

Was Exclusivität kostet

Radio oder Cassette? Hören Sie beides!

GRUNDIG

GRUNDIG 1 JAHR GARANTIE

Unsere Cassetten-Autosuper – Ihre idealen Beifahrer!

Die neuen GRUNDIG Cassetten-Autosuper erfüllen spielend jeden Programmwunsch. Ob Sie Radio-Musik auf 4 Wellenbereichen hören wollen. Oder Verkehrsnachrichten. Oder zur Abwechslung Ihre Lieblings-Hits von Cassetten. Ganz nach Laune – mal dies, mal das. Denn Grundig bietet Ihnen alles in autogerechter Kombination:

4-Bereichs-Autosuper mit integriertem Cassetten-Spieler. In einem platzsparenden Kompaktgerät. Bedienungsfreundlich, robust, zuverlässig. Selbstverständlich mit Anschluß für GRUNDIG Verkehrs-Rundfunk-Decoder. Extra-Sicherheit gibt unser Eilaustausch beim GRUNDIG Autosuper-Händler.

Bitte Prospekt anfordern bei GRUNDIG AG · 851 Fürth/Bay.

GRUNDIG Autosuper
...weil Sie damit „super" fahren!

Luxussteuern für Autos?

Ferdinand Simoneit

Wenn nach dem Willen der Regierungskoalition in Bonn die Mehrwertsteuer ab Januar 1977 von elf auf 13 Prozent steigt – wodurch alle Waren automatisch um 1,8 Prozent teurer werden –, dann sollten wir Autofahrer richtig froh sein. Denn wir wären noch einmal billig davongekommen.

Mehr ans Geld will uns Erhard Eppler, jener spröde Württemberger, den seine Bewunderer gern einen Denker nennen. Eppler hat wieder nachgedacht: Vor den Delegierten einer Mannheimer SPD-Veranstaltung sprach er sich dafür aus, neben den bisherigen Sätzen der Mehrwertsteuer von 5,5 und elf Prozent einen dritten Satz zu erheben: „für umweltfeindliche Güter oder für Artikel, die sich nur wenige leisten können."

Da taucht natürlich spontan die Frage auf, was denn „umweltfeindliche Güter" wohl seien oder „Artikel, die sich nur wenige leisten können". Und da hört man auch schon die Nachtigall auf Nagelschuhen herantrapsen, denn wir sind hellhörig geworden: Natürlich wird das Auto als „umweltfeindlich" eingestuft, natürlich sind Mercedes, BMW und alle Porsche „Artikel, die sich nur wenige leisten können". Also könnten sie zusätzlich mit einer neuen Mehrwertsteuer belastet werden.

Vielleicht aber kommt es gar nicht zur Luxussteuer für Autos, wenn es nach einem anderen politischen Plan geht: Der „Orientierungsrahmen 85" der SPD, über den im November auf dem Parteitag in Mannheim entschieden werden soll, sieht eine sogenannte Werbesteuer vor – natürlich für jene Produkte, die als Luxus gelten oder die der berühmte kleine Mann nicht kaufen kann. Nur wer diese Werbesteuer bezahlt, dürfte noch in Funk und Fernsehen für sein Erzeugnis werben. Welche Produkte von den Progressiven auf die Werbesteuerliste gesetzt werden, ist jetzt schon klar.

Was soll nun mit der Luxussteuer erreicht werden und was mit der Werbesteuer? Erhard Eppler sieht seinen Plan als „ein sozialpolitisches Element" und als „Instrument der Politik", um Investitionen der Wirtschaft und Anschaffungen der Bürger staatlich zu beeinflussen.

Investitionslenkung ist das hochkarätige Modewort der Fortschrittler: Produziert wird nicht mehr das, was der Mensch will, sondern nur das, was er braucht. Das alles ist nicht neu, wird jetzt aber auf neu gewendet. Neu ist auch nicht die Vision, alle Menschen seien gleich: vor dem Anzug, dem Essen, dem Haus, dem Auto – und später vielleicht auch vor dem Gesetz.

Wie Investitionslenkung in der Praxis der Theoretiker aussieht, darüber sind erste Aussagen gemacht: Heide Wieczorek-Zeul, die Juso-Bundesvorsitzende, hat mir einmal berichtet, daß beispielsweise die Mercedes-Arbeiter und -Angestellten bestimmen sollten, welches Modell Mercedes baut; die zahlende Kundschaft habe keinen Wunsch mehr frei. Die Dame sagte: „Das halte ich prinzipiell für eine legitime Forderung. Sie ist wichtig als Ansatzpunkt, um die Diskussion in Gang zu bringen." Welche Diskussion? Die um die Gleichheit.

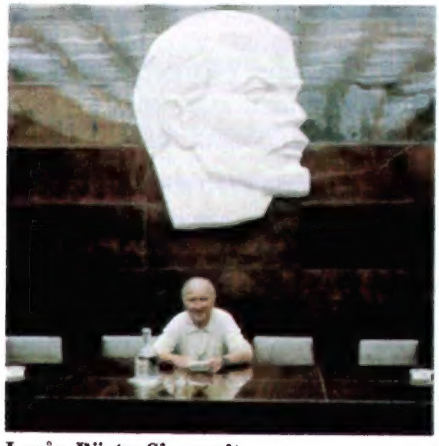
Und wer nicht gleich sein will, muß zahlen – Luxussteuer, Werbesteuer. Und das alles soll dann noch Demokratie heißen? Ich bin sicher, daß das die echten Demokraten nicht zulassen.

Erster Test: Mercedes 450 SEL 6.9

Mercedes-Benz 450 SEL 6.9

Der Mercedes 6.9 soll neue Maßstäbe in der automobilen Spitzenklasse setzen. Ob die mit hydropneumatischer Federung und einem fast sieben Liter großen V8 ausgerüstete Limousine diesem hohen Anspruch gerecht wird, untersucht Helmut Eicker in einem ausführlichen Testbericht. **Seite 28**

Die Russen und ihr Lada



Lenin-Büste, Simoneit

Ferdinand Simoneit besuchte das Lada-Werk in Togliatti an der Wolga und informierte sich über Autos und Autoproduktion, Autofahrer und Autofahren in der Sowjetunion. Sein Bericht beginnt auf **Seite 74.**

Die Rosse der Bosse

Fiala auf KTM

Wird es Automanagern zu wohl, steigen sie aufs Motorrad. VW-Professor Fiala zeigt sich im Gelände sattelfest, andere bevorzugen schwere Kavallerie von 750 ccm aufwärts. Eine Berufskrankheit der Autobauer? **Seite 12**

Editorial
Luxussteuern für Autos? 3

Leserbriefe 24

Impressum 24

Bücher
Niki Lauda: „Formel 1".
Helmut Zwickl: „Niki Lauda". 118

Vorschau 184

Car-toon 186

Magazin

Nachrichten 6

Wunder dauern etwas länger
Automobilhersteller erfüllen die ausgefallensten Kundenwünsche. 8

Die Krisengewinnler
Was die Treibstoff-Konzerne 1974 verdienten. 10

Neue Lotusblume
Cholin Chapman präsentiert in Paris den 220 km/h schnellen Mittelmotor-Zweisitzer Esprit. 11

Fest im Sattel
Männer, die Autos bauen, und ihre Motorräder. 12

Ferienstimmung
Marktbericht August 1975: Opel vor VW. 14

Gegenkurs
Deutsche Minis vertreiben Importeure in die Mittelklasse. 15

Klassenlos
Warum Autos ohne Typenschilder gefahren werden. 15

Glatter Durchschuß
Zusammenstoß mit 140 km/h unverletzt überlebt. 16

Schnittmuster
Reparaturen im Abschnittverfahren sparen Hunderte Millionen Mark. 18

Test und Technik

Weltbestleistung
Der 450 SEL 6.9 setzt neue Maßstäbe in der automobilen Spitzenklasse. 28

Wenig Tadel
Dauertest-Report: Ford Escort 1300 GL, Audi 50 GL, VW Golf L, Volvo 244 DL. 42

Neu gegen alt
Doppeltest VW Polo/VW 1200: Welcher VW ist der bessere Kauf? 46

Arthur Westrups Fragestunde
Heute: Was verstehen Sie unter Normverbrauch? 60

Nachrichten aus der Technik 60 + 64

Die schnelle Individuelle
Erfolgreiche Autos (3): Typengeschichte Alfa Romeo Giulia. 66

Trippel schwimmt wieder
Mit 67 Jahren wurde ein Amphibien-Pionier mit einer Neukonstruktion wieder aktiv. 72

. . . geht auch mit Kanonenfett
Russen forcieren Lada-Vertrieb in Deutschland. 74

Feine englische Art
Test Jaguar XJ 4,2 C: Coupé-Version des seit 1968 gebauten Typs XJ 6. 82

„Ich war nicht als Kronprinz vorgesehen"
Porsche-Enkel mit eigener Karriere: Ferdinand Piëch, Audi-Entwicklungschef. 96

Das Geschäft mit der Sicherheit
Zubehör-Neuheiten auf der IAA: Kraftstoff-Zusatz, Hosenträger-Kindergurt. Geschwindigkeitswarner, Bremsflüssigkeits-Prüfgerät, Rollenverschluß für Abschleppseil. 102

Tourensport
Fahrbericht BMW R 60/6: Für 6235 Mark die kleinste große BMW. 104

Mehrwert
Kurztest Alfasud L: neue Version mit besserer Ausstattung. 106

Ratgeber

Das Teuerste ist nicht immer das Beste
Mehrbereichsöle: Gefahr für Ihren Motor? 110

Musterungsbescheid
Was vor dem TÜV-Besuch zu beachten ist. 120

Der Trieb zum Jeep
Gebrauchte Jeeps: Das Abenteuer beginnt beim Kauf. 124

Was ist Ihr Auto wert?
Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen Oktober 1975. 128

Leser über ihre Autos
Simca 1100 Ti, Audi 80 GT, Audi 50 GL, Volvo 242 DL, VW Scirocco TS, NSU 1200 TT. 132

Im Namen des Volkes
Verkehrsurteile deutscher Gerichte. 134

Auto und Freizeit

Ein Auto namens Null
Unterwegs wie vorgestern: mit dem Fiat Zero in den italienischen Alpen. 136

Zwei Mini Mokes auf Reisen
Über die Alpen in die Provinzen Südfrankreichs. 144

Sport

Der Meister und die Macher
Wie Niki Lauda für Ferrari nach elf Jahren wieder die Automobil-Weltmeisterschaft gewann. 150

Sport-Nachrichten 177

Hektik in Hockenheim
Nach spannendem Finale: Hans Heyer wurde Deutscher Automobil-Rennsportmeister. 180

Seine Lordschaft: Jaguar XJ 4,2 Coupé

Jaguar-Cockpit

Die feine Art englischen Autobaus verkörpert das XJ Coupé besonders eindrucksvoll – mit seiner eleganten Form, feinstem Leder, klassischen Instrumenten auf edlem Palisanderholz und einem ungewöhnlich leisen Motor. Über die Qualitäten des vornehmen Engländers informiert ein Test auf **Seite 82.**

Planung für morgen

Piëch

Er startete bei Porsche, wählte dann aber die Bewährungsprobe auf freier Bahn: Porsche-Enkel Ferdinand Piëch ist heute Entwicklungschef von Audi. Paul Simsa porträtiert den erfolgreichen Österreicher. **Seite 96**

Reise ins Gestern

Busch

Fritz B. Busch machte eine Fahrt in die Vergangenheit: Mit einem Fiat Zero von 1913 reiste er vom Allgäu in die italienischen Alpen. Was er mit dem 19 PS starken Oldtimer unterwegs erlebte, berichtet er ab **Seite 136.**

Das Ende der Durststrecke

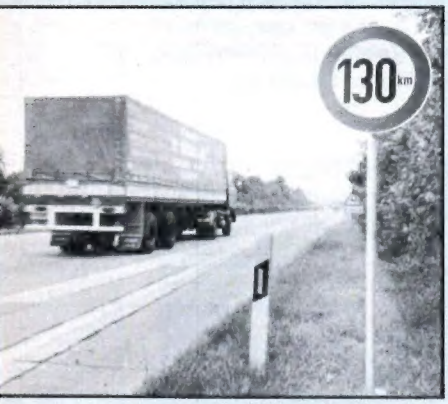
Erfolg mit System: Ferrari 312 T, Mannschaft.

Nach elf erfolglosen Jahren in der Formel 1 hat Ferrari wieder eine Automobil-Weltmeisterschaft errungen. auto motor und sport zeigt, welche Männer an diesem siebten Erfolg der italienischen Edelschmiede beteiligt waren, die bisher rund 13 000 Sportwagen verkauft hat, und wie sie das springende Pferd wieder aus der Talsohle herausführten. **Seite 150**

Nachrichten

130 km/h-Versuch: neue Autobahn-Teststrecken

Die 1974 versuchsweise mit festem Limit 130 belegten Autobahnstücke (Gesamtlänge: 753,3 Kilometer) werden im Oktober gegen neun andere Passagen ausgetauscht. Zweck der Übung: Vergleiche zwischen den



Austausch: 130 km/h-Strecken.

Strecken jeweils mit und ohne Tempostopp. Auf den bisherigen Teilstücken gilt nach vollzogenem Schilderwechsel wieder die unverbindliche Richtgeschwindigkeit 130.
Die neuen Limit-Strecken sind mit einer Gesamtlänge von 726 Kilometer etwas kürzer geraten. Nach der Tauschaktion darf auf folgenden Autobahnstücken nicht mehr schneller als 130 km/h gefahren werden:

- Koblenz–Wittlich
- Biebelried–Bamberg
- Hattenbach–Gambach
- Münster–Wuppertal
- Bremen–Münster
- Leverkusen–Siegburg
- Kamener Kreuz–Brackwede
- Ettenheim–Lörrach
- Karlsruhe–Stuttgart

Mehrheit gegen Limit

89 Prozent der Autofahrer, dies ergab eine Umfrage des Wickert-Instituts, sind gegen eine starre Tempobegrenzung auf Autobahnen. Nur fünf Prozent der befragten Fahrer befürworteten eine feste Begrenzung. Häufigstes Argument der Limit-Gegner: Eine starre Tempovorschrift sei deshalb sinnlos, weil es auf die jeweilige Verkehrssituation ankomme.

Rabatt trotz Pause

Bis zu zwei Jahren können künftig Entwicklungshelfer, Wehr- und Zivildienstpflichtige ihr Auto abmelden, ohne dadurch den Schadenfreiheits-Rabatt zu verlieren. Ansonsten stufen die Versicherungen den Vertrag nach mehr als einem Jahr Stilllegung um eine Schadenfreiheits-Klasse zurück.

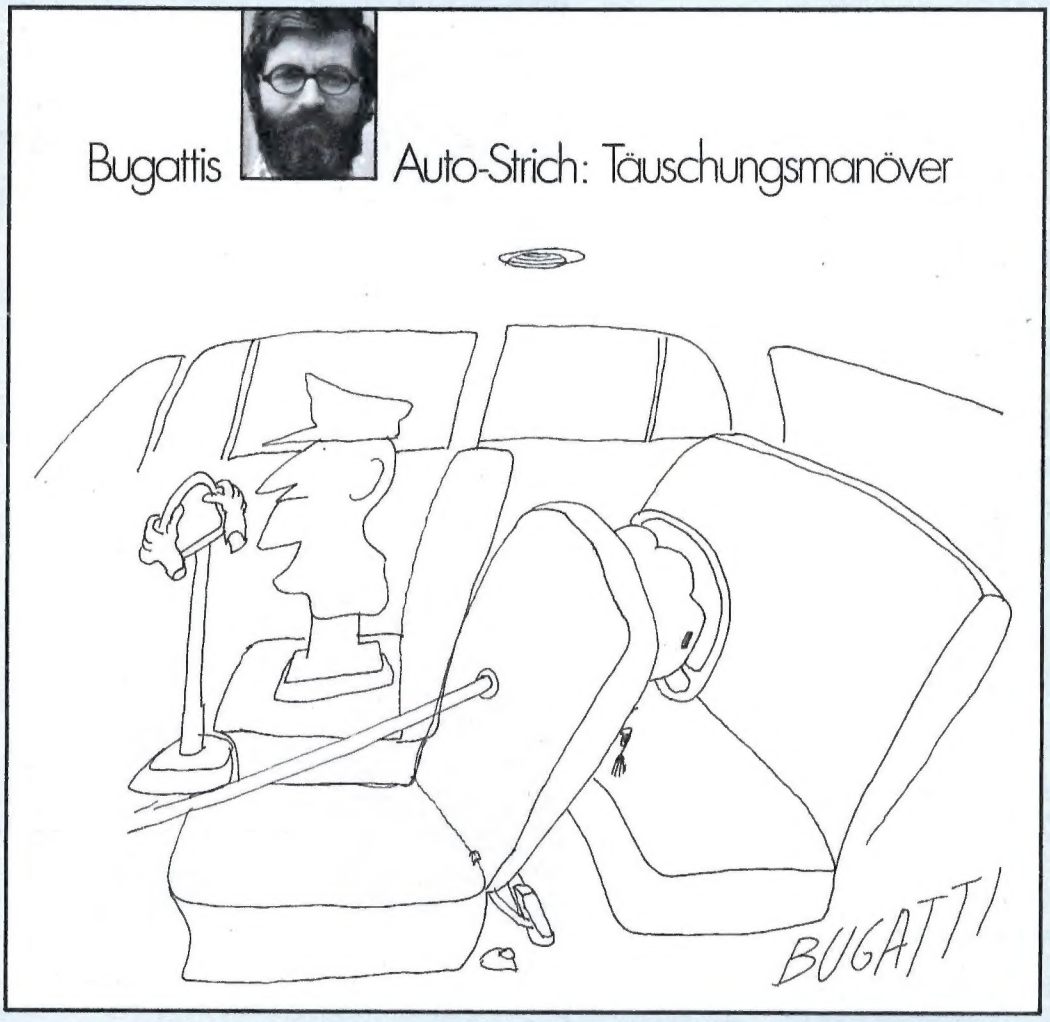
Hilfe vom Computer

Verkehrsstaus auf Autobahnen sollen nach kühnen Plänen des Verkehrsministeriums bereits in näherer Zukunft mit Hilfe modernster Technik entflochten werden. Automatische Dauerzählwerke in den Fahrbahndecken sollen eine zentrale Datenbank über die jeweilige Verkehrsdichte informieren. Der Computer wiederum leitet die Autokolonnen über ferngesteuerte Wechselverkehrszeichen nach Bedarf um.
Bereits jetzt existieren 260 automatische Zählwerke auf den bundesdeutschen Autobahnen, demnächst soll die Zahl auf 370 erhöht werden.

Im Versuch: ferngesteuerte Wechselverkehrszeichen.

Benzin-Blei-Gesetz: Klagen gegen Bonn

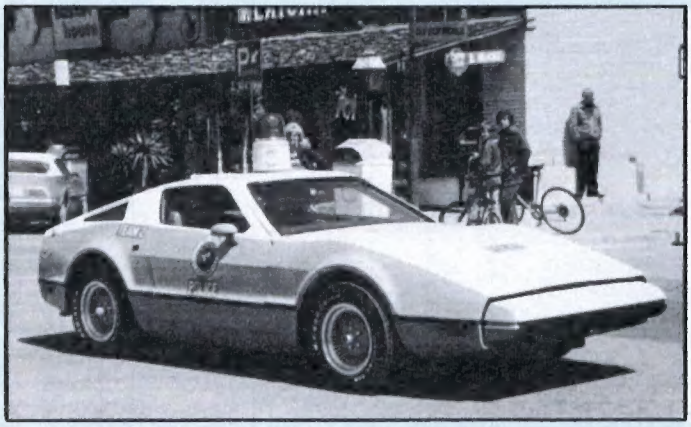
Der Wirbel um die zweite Stufe des Benzin-Blei-Gesetzes, das am 1. Januar 1976 rechtskräftig wird, hält weiter an. Der niederländische Großhandelsverband für Erdölerzeugnisse, der durch das deutsche Gesetz Wettbewerbsnachteile befürchtet, hat bei der EG-Kommission Beschwerde eingelegt. Die Bundesregierung soll, so die Pläne der



Niederländer, an der in Europa einmaligen Reduzierung des Bleigehalts auf 0,15 Gramm pro Liter Benzin so lange gehindert werden, bis die Behörden der Europäischen Gemeinschaft sowie der Europäische Gerichtshof die Beschwerde überprüft haben.
Gleichzeitig läuft eine Verfassungsbeschwerde des Münchner Rechtsanwalts Volker Thieler (Heft 17/1975) gegen die Bundesregierung. Erste Reaktion: ein Brief des Bundesinnenministers an das Bundesverfassungsgericht, in dem zugegeben wird, daß Änderungen an der Zündanlage, am Vergaser oder eine reduzierte Verdichtung, wie sie nach Inkrafttreten des neuen Gesetzes notwendig werden könnten, zum Erlöschen der Betriebserlaubnis des Autos führen. Damit wäre ein neues Abgasgutachten durch den TÜV in Essen erforderlich.

Schnelle Sheriffs

Für den symbolischen Betrag von einem Dollar Jahresmiete erweiterte die Polizei von Scottsdale, Arizona, ihren Wagenpark um drei ungewöhnliche Autos. Mit den von Bricklin-Hersteller Malcom Bricklin bereitgestellten 200 km/h-Sportwagen mit Kunststoffkarosse, Flügeltüren und 220 PS-Motor sollen im strapaziösen Polizeieinsatz Erfahrungen gesammelt werden. Gleichzeitig hofft Polizeichef David Townsend, damit das Polizei-Image aufzubessern.
Gravierendster Nachteil der auf üppig dimensionierten Pneus rollenden Streifenwagen: Die Flügeltüren lassen sich nur behutsam öffnen und schließen – auch bei eiligen Anlässen vergehen acht Sekunden. Weiteres Handikap: Ein Transport von Ganoven ist mangels Raumes nicht möglich.



Sammelt Erfahrungen: Polizei-Bricklin.

Auto im Fernsehen

ARD
Der 7. Sinn
Spiegel – Hilfen im Straßenverkehr.
Freitag, 10. Oktober, 21.50 Uhr.

ARD
Der 7. Sinn
Selbstschutz für motorisierte Zweiradfahrer.
Freitag, 17. Oktober, 21.55 Uhr.

ARD
ARD-Ratgeber
Auto und Verkehr.
Sonntag, 19. Oktober, 11.00 Uhr.

ZDF
Sport
Internationale Sechstagefahrt für Motorräder auf der Insel Man.
Sonntag, 19. Oktober, 17.02 Uhr.

Nicht eingeplant: Scheel bei Becker.

Wilhelm Becker, 62 („Der Mann mit dem Vornamen Auto"), erwies sich wieder einmal als clever. Auf der IAA in Frankfurt war sein Stand vom Verband der Automobilindustrie (VDA) nicht für den Besuch durch Bundespräsident Walter Scheel ausersehen worden, wie Becker es wünschte. So drängte sich Becker, früher einmal Polizist, durch den Kordon der Sicherheitsbeamten, die den Präsidenten zum Stand von Daimler-Benz begleitet hatten und winkte seinem alten Kunden Scheel zu. Der Präsident, der früher als Industrieberater zehn Wagen bei Auto-Becker gekauft hatte, besuchte daraufhin den Stand des Düsseldorfers und ließ sich mit ihm in einem Ferrari fotografieren.

Konservativ: Polizeichef Schreiber.

Dr. Manfred Schreiber, 49, Münchens Polizeipräsident, gibt sich in Fragen der Etikette eher konservativ. Anrufern, die seine Münchner Amtsnummer wählen, kündigt eine Damenstimme das „Vorzimmer des Herrn Präsidenten" an; auch in den Dienststellen wird, „weil's halt Brauch ist" (so ein Beamter), nur ehrfurchtheischend vom „Herrn Präsidenten" gesprochen. Schreibers Kollege im piekfeinen Hamburg beispielsweise, Dr. Günter Redding, wird hingegen anders tituliert: schlicht mit seinem Namen.

Jochen Neerpasch, Geschäftsführer der BMW-Motorsport GmbH, proklamierte in München einen neuen Geschäftszweig seiner Firma: Drei weltbekannte Skiproduzenten werden je eine kleine Sonderserie auflegen, die unter dem BMW-Markenzeichen verkauft werden. Wenige Tage vor der Vorstellung hatte BMW-Chef Eberhard v. Kuenheim dementiert: „Ich habe das Gerücht aus der Zeitung gelesen. Aber es ist nichts dran – obwohl ich mir so etwas gut vorstellen könnte." Neerpasch: „Eine Kommunikationslücke."

Schnee-BMW, präsentiert von Jochen Neerpasch (Zweiter von rechts) und Mitgliedern der Ski-Nationalmannschaft.

Mercedes 600 Landaulet . . .

. . . mit Telefon, Farbfernseher und 16 Lautsprechern . . .

. . . oder einem Thronsessel für den Papst im Fond.

Porsche turbo in Renn-Couleur für Karajan . . .

. . und Turbo-Innenraum in Tricolore-Farben für Graf Rossi.

Mercedes 450 SEL für kaiserliche Leibgardisten.

Wunder dauern etwas länger

Automobilhersteller erfüllen die ausgefallensten Kundenwünsche.

Von Helmut Luckner

Unmögliches zu bewerkstelligen ist für eine Handvoll Spezialisten in der Autoindustrie Alltag: Sie braten auch dem spleenigsten Society-Kunden seine Extrawurst, decken den Spezialbedarf von Polizei, Feuerwehr und gefährdeten Persönlichkeiten oder helfen schwer Körperbehinderten mit Spezialkonstruktionen.

Von den deutschen Herstellern sehen sich vor allem Porsche und Mercedes mit ungewöhnlichen Kundenvorstellungen konfrontiert. Bei Daimler-Benz darf man gar die größte Maßschneiderei der Welt vermuten: Rund ein Prozent aller Mercedes, etwa 3000 pro Jahr, entstehen in der Abteilung Sonderkonstruktionen. So viele Spezialwünsche erfüllt nicht einmal die Nobel-Marke Rolls-Royce, obwohl dort glaubhaft versichert wird, jeder der rund 2500 pro Jahr gebauten Rolls' sei eine Sonderanfertigung.

Ein schwarzes Plastik-Ringbuch enthält bei Daimler jene rund 3000 Extras, die als „Kundenwunsch" höchstens dreimal installiert wurden. Taucht ein Wunsch öfter auf, rutscht die Position in das Verzeichnis landläufiger Sonderwünsche ab.

Zwar ist Daimler-Benz geneigt, absolvierte Kabinettstückchen zum besten zu geben, doch Preise und die Identität der Kunden werden gehütet wie Amerikas Gold in Fort Knox. Nicht zu verheimlichen freilich ist, daß der Schah und der Papst, Playboy-Herausgeber Hugh Hefner und „Mister Fünf Prozent" Nubar Gulbenkian, die Bundesregierung wie der Scheich von Abu Dhabi zum erlesenen Kundenkreis gehören.

Das Kriterium „Sonderkonstruktion" ist hoch angesetzt – „Panzerautos zum Beispiel laufen in der normalen Serie" (Sonderkonstrukteur Reinhard). Das schußsichere Plexiglasdach und die griffbereit verstaute Maschinenpistole, hydraulisch auszufahrende Trittbretter für Leibwächter und Raumklang aus 16 Lautsprechern, Fernsehgeräte mannigfacher Art, Bars, Telefon- und Funkanlagen rangieren unter „Kundenwünschen". Ordert Gulbenkian verschiebbare Sitze im Fond-Séparée, wünschte Konrad Adenauer ein Auto ohne Aschenbecher oder der Papst einen Thronsessel im Fond, gibt es Arbeit für die Spezialisten.

Einem ehemaligen 300 SL-Fahrer verhalf Sindelfingen dazu, trotz Querschnittslähmung sein 600-Landaulet fahren zu können, dessen Steuer durch das Vierspeichen-Lenkrad des 300 SL ersetzt ist. Einem Techniker wurde mit einer Konstruktion geholfen, bei der Behinderte im Rollstuhl direkt hinters Steuer fahren können.

Orgelspiel im Mercedes 600: Troubadour Danyel Gerard.

Wenn's technisch nicht machbar scheint, weist Mercedes auch Nobel-Kunden die Tür: Gulbenkian mußte sich eine strebenlose Glaskuppel für seinen 600 bei Chabron in Paris machen lassen. Reinhard: „Heute könnten wir diesen Wunsch vermutlich technisch einwandfrei erfüllen." Wunder dauern eben etwas länger. Troubadour Danyel Gerards 600 wurde andernorts mit einer Orgel garniert.

Ähnlich extreme Wünsche erreichen Porsche: Die Kühlbox für vier Flaschen Champagner im Turbo (Kosten: rund 2500 Mark) bereitet keine Schwierigkeiten, eine Innenraumverkleidung aus grauem Rindleder aus der Kollektion des britischen Hoflieferanten Connolly Brothers wird jedoch erst zugesagt, wenn der Sattlermeister das Leder für tauglich hält. Er mußte, wie in anderen Fällen, auch seine Zustimmung zu weißem Lamm-, braunweißem Kuh- oder Zebrafell geben.

Vor allem mit Innenausstattung und Lackierungen aber plagen Porsche-Kunden die Macher: Für 1400 Mark Aufpreis wurde die Fliederfarbe eines eingesandten Waschlappens ausgeführt oder es wurde nach der Krawattenfarbe von Verkaufsleiter Wagner oder passend zum eingeschickten Lippenstift lackiert. Weitere 4000 Mark Aufpreis kostet Lack mit dem Perlmuttglanz des benutzten Nagellacks der Pilotin. Martini-Graf Rossi de Montelera muß einverstanden sein, wenn der Turbo Herbert von Karajans die Rennfarben seines Racing-Teams tragen soll.

Porsche zeigt sich auch nicht heikel, wenn statt des Typenzeichens Initialen in Gold gewünscht werden – einen Mercedes ohne Stern zu verlangen gilt hingegen als Blasphemie: Als der Stuttgarter Nervenarzt Dr. Domnick darauf bestand, amputierte ein Mechaniker das Hoheitszeichen außerhalb des Mercedes-Geländes.

Die Krisengewinnler

Was die Treibstoff-Konzerne 1974 verdienten.

Stabile Preise versprachen Deutschlands Automobilbosse auf der 46. IAA in Frankfurt Deutschlands Autofahrern und kündigten schöne Zeiten an: „Besser leben mit dem Auto." Deutschlands Treibstoffgesellschaften aber drohten mit klotzigen Preiserhöhungen.

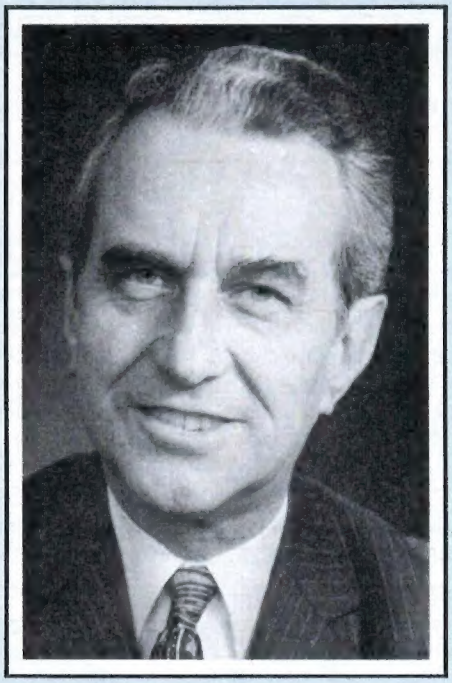
„Energie wird teuer bleiben und knapp", diktierte Esso-Generaldirektor Wolfgang Oehme einem „Welt"-Redakteur in den Stenogrammblock. „In einigen Jahren muß der Liter Benzin 14 Pfennig mehr kosten." Während

Herrn Oehmes Gewerbe: nicht pingelig

Politiker und Fabrikanten stabilen Preisen das Wort reden, drehen die Petrolleros schon wieder an der Inflationsschraube. Selten zuvor ist in der keineswegs als pingelig bekannten Ölbranche ein Konzernchef rücksichtsloser auf das Geld seiner Kunden losgegangen als Oehme, der noch einige Wochen vorher eine Sympathiewerbung für sein Gewerbe im Fernsehen bestritten hatte.

Seit einem Jahr versuchen die Benzinfirmen, in Deutschland die Preise hochzudrehen, zumindest aber hochzureden. Beim Benzin könne „im Laufe des Sommers wahrscheinlich eine Preiserhöhung durchgeführt werden", freute sich schon im Frühjahr Shell-Chef Johannes C. Wellbergen. Wie er und seine Kollegen zu höherem Inkasso kommen wollten, verheimlichte Wellbergen nicht: Die Bundesregierung solle endlich die freien Importe „regulieren" – auf gut Deutsch: drosseln. Deutschland sei die Müllkippe für billigen Treibstoff aus aller Welt, klagten die Bosse. Aber Bonn drehte den Importeuren den Hahn nicht zu.

Zwar stimmt es, daß die Bundesrepublik eine sehr liberale Einfuhrpolitik betreibt und im Vergleich zu einigen Nachbarländern die niedrigsten Spritpreise aufweist. Ein Liter Normal kostet zum Beispiel in Frankreich 99,5 Pfennig, in den Niederlanden 97 und in Österreich 82,3 Pfennig – in



Esso-Chef Oehme: 14 Pfennig mehr?

Deutschland hingegen 81,7. Aber höhere Preise ringsum können gemeinhin nicht als Grund für Preisanhebungen im Inland angeführt werden.

Das Jahr 1974 sei für sie fürchterlich schlecht verlaufen, verbreitete die Branche immer wieder, solange sie ihre Geschäftsberichte für 1974 nicht fertig hatte. Seit aber die 74er Bilanzen vorliegen, weiß auch der Laie: Das Krisenjahr 1974 war für die Treibstoffindustrie ein Jahr explodierender Gewinne – die Konzerne waren teilweise wahre Krisengewinnler.

Bei Shell beispielsweise reichte es 1974 immerhin noch für die Zahlung von 153 Millionen Mark Dividende. Die Konkurrenten Mobil und Esso konnten ihren Aktionären sogar noch ein Zubrot zukommen lassen: Mobil – Gewinnsteigerung um 31 Millionen Mark – zahlte 35 Millionen Mark Bonus, Esso – Gewinnsteigerung 60 Millionen Mark – 50 Millionen. Shell und Chevron sackten nur unwesentlich ab, BP Deutschland machte Verlust.

Die Gewinner winden sich – als verspürten sie ein wenig Scham. Mobil spricht von „Währungsgewinnen, Investitionszulagen und von der Auflösung von Rückstellungen". Esso führt an: „Bestandsgewinne sowie Gewinne der Tochter- und Beteiligungsgesellschaften."

Ungeachtet der klotzigen Gewinne waren die Konzerne schon im Frühjahr zur ersten Preiserhöhung des Jahres geschritten: Vor der Hauptreisesaison erhöhten sie um zwei Pfennig. Und Ende August schlugen sie wieder zu: drei Pfennig je Liter. Den Anfang machte BP, eilig hängte sich die teilweise staatliche Aral AG in Bochum

Eine Mark pro Liter Benzin angesteuert

an – jeder Pfennig mehr bringt 60 Millionen Mark zusätzlich in die weißblaue Konzernkasse.

„Durch die jetzige Erhöhung wird ... nicht ganz das Preisniveau wieder erreicht, das im Frühjahr vorigen Jahres bestand", behauptete Shells Tankstellen-Chef C. N. Westbroek und bat „um Verständnis für unser Verhalten."

Verständnis für eine Mark pro Liter Benzin, einen Preis, den die Konzerne offenbar ansteuern?

Bilanzen 1974: einige Supergewinne

Gesellschaft	Jahresergebnis 1973	Jahresergebnis 1974	Gewinnverwendung 1974
Esso	254 Mill. DM	314 Mill. DM	225 Mill. DM Dividende, 50 Mill. DM Bonus
Mobil	158 Mill. DM	189 Mill. DM	145 Mill. DM Dividende, 35 Mill. DM Bonus
Shell	162 Mill. DM	156 Mill. DM	153 Mill. DM Dividende
Chevron	50 Mill. DM	36 Mill. DM	—
BP	172 Mill. DM	./. 11 Mill. DM	—

Neue Lotusblume

Colin Chapman präsentiert in Paris den 220 km/h schnellen Mittelmotor-Zweisitzer Esprit.

Auf dem Turiner Salon 1973 beehrte sich Lotus-Chef Colin Chapman anzuzeigen, daß Giorgio Giugiaros Stilstudie Esprit der Nachfolger für den (im Frühjahr 1975 eingestellten) Lotus Europa werden sollte. Auf dem Pariser Salon 1975 präsentierte Chapman seinen neuen Mittelmotor-Zweisitzer, mit dem die Engländer „auch in Deutschland dem Porsche Konkurrenz machen werden – alleine schon deshalb, weil wir billiger werden können", wie Esprit-Konstrukteur Tony Rudd verspricht, der ehemals für BRM Rennautos gebaut hat.

Die schnörkellose Keilform der Karosserie trägt unverkennbar Giugiaros Handschrift. Sie reifte seit Herbst 1973 in Turin. Die Technik wurde vom Rudd-Team in der Rekordzeit von ganzen 18 Monaten entwickelt – freilich konnte man dabei auf eine ganze Reihe fertiger Details und auf Leihgaben anderer Automobilhersteller zurückgreifen:

- Der Zweiliter-Aluminiummotor arbeitet bereits seit 1973 im Jensen-Healey und auch im Lotus Elite. Im Esprit soll er 156 PS bei 6580 U/min leisten.
- Das Fünfganggetriebe hat Lotus vom (eingestellten) Citroen-Maserati SM entlehnt – die Franzosen sicherten Lotus ausreichenden Aggregate-Nachschub für wenigstens fünf Jahre zu.
- Die Vorderradaufhängung stammt teilweise vom Opel Ascona, die Hinterachse ist als verfeinerte Ausführung der im Lotus Elite verwendeten Konstruktion erkennbar. An Vorder- wie Hinterachse finden Scheibenbremsen Verwendung, die hinten innenliegend angeordnet sind.

Ein angegebenes Gewicht von nur 914 Kilo soll erstaunliche Beschleunigungswerte garantieren: 100 km/h sollen aus dem Stand in wenig mehr als sieben Sekunden erreicht sein, 160 km/h in 22,7 Sekunden, und als Spitzengeschwindigkeit werden mehr als 220 km/h genannt (Werksangaben).

Das Giugiaro-Styling sieht unter anderem Klappscheinwerfer vor, die ein Elektromotor schließt und öffnet, sowie einen einarmigen Mittel-Scheibenwischer, der angeblich 83 Prozent der Scheibe reinigt. Die sehr flach und breit geratene Karosse läßt Platz für zwei Kofferräume – vorne für kleines Handgepäck, hinter den Sitzen für maßvoll gehaltenes Reisegepäck – und zwei getrennte, seitlich angeordnete 34 Liter-Tanks.

Im Innenraum geht's futuristisch zu: Die Instrumente sind in einem typischen Giugiaro-Schacht hinterm Lenkrad verpackt. Die Sitze sind stufenlos verstellbar.

Bei Produktionsbeginn werden pro Woche zehn, später 40 bis 45 Esprit gebaut werden. *Alan Brinton*

Der Nachfolger des Lotus Europa: flache Keilform, 156 PS-Mittelmotor und 220 km/h schnell.

Breite Front: Esprit mit Klappscheinwerfern.

Platz für zwei: futuristischer Esprit-Innenraum.

Fest im Sattel

Männer, die Autos bauen, und ihre Motorräder.

Wenn ich im Auto fahre, dann komme ich mir vor wie in einer Kutsche – das Pferd ist vorne dran. Auf dem Motorrad aber habe ich das Gefühl, selbst auf dem Pferd zu sitzen" – und dieses Gefühl verschafft sich William L. Mitchell, Vizepräsident und Stylingchef des weltgrößten Automobilherstellers General Motors, sooft wie irgend möglich. Er reitet sein Steckenpferd mit einer Hingabe wie kaum ein anderer – in gemäßigter Form aber scheint die Neigung zum Zweirad wie eine Berufskrankheit auch in Deutschland unter jenen zu grassieren, die Autos bauen.

Seit Mitchell 1958 höchster Hüter des General Motors-Geschmacks wurde, hat er rund 60 Millionen Autos und etwa 30 Motorräder in Form gebracht – denn Mitchell bevorzugt es, seinen privaten Marstall nach eigenem Geschmack zu stylen. Acht Maschinen nennt er derzeit sein eigen: je eine Yamaha 350, Honda 400 Four, Honda 500, Honda 550, Honda 750, Ducati 750, Benelli 750 Sei und Harley Davidson 1000.

An Bewegung läßt es Mitchell seinen Motorrädern nicht fehlen. Er fährt gewöhnlich fünf oder sechs verschiedene Maschinen an einem einzigen Wochenende, und gelegentlich zeigt sich der 63jährige Mitchell auch als Gastfahrer auf einer 750 ccm-Yamaha-Rennmaschine sattelfest.

Weit gemäßigteren Umgang mit Motorrädern pflegt der ehemalige Mitchell-Eleve Anatole Lapine (heute Porsche-Design-Chef), der mit seinen Zweirädern (Honda 350 Zweizylinder, MV Agusta 750 S) „spazieren geht". Zwei- oder dreimal die Woche will er auf Landwegen, „manchmal auch verbotenen Wegen", allein sein mit dem Motorrad. Wie ausgedehnt die „Spaziergänge" zu Motorrad sein können, läßt sich an der jährlichen Fahrleistung von 3000 Kilometern ablesen. Und wenn er auch den Urlaub im Sattel verbringt (Fahrten im Elsaß und Schwarzwald, in der CSSR und Frankreich), dann werden auch einmal 5000 Jahreskilometer daraus. Autobahnen meidet Lapine aus Überzeugung: „widerwärtig". Das Fahren in der CSSR genießt er besonders: „Dort wissen auch Autofahrer, wie es auf dem Motorrad ist und richten sich beim Überholen und bei schlechten Straßen danach."

Professor Ernst Fiala, VW-Entwicklungsleiter, hat ein nicht unkritisches Verhältnis zum Motorrad: „Es birgt um ein Vielfaches mehr Risiken als das Fahren im Auto." Folgerichtig spielt sich Fialas Motorradspaß abseits vom Verkehr ab. Meist auf „den Kraxn meiner Söhne", neuerdings mit einer nagelneuen KTM 175 ccm geht sein Spiel auf zwei Rädern so weit, daß er sich von seinen Söhnen zu Kunststücken überreden läßt, „bei denen die ganz sicher sind, daß ich einen Stern reiß' (= stürzen)."

Für Fialas Ingolstädter Pendant, Audi NSU-Technikvorstand Ferdinand Piëch, ist das Motorrad notwendige Ergänzung, um über das jeweils optimale Fortbewegungsmittel zu Land in allen Lebenslagen zu verfügen: Neben seinem stets schwarzen Audi-Dienstwagen verfügt er über einen Cadillac Eldorado als Zugwagen für den Pferdeanhänger, ein Reitpferd und über eine Honda 400.

Robert A. Lutz, Ford-Chef, war von seinen Eltern vorsichtshalber ein Hubraum-Limit gesetzt worden, als er sich beizeiten für Zweiräder zu interessieren begann: 125 ccm, mehr war nicht

Ferdinand Piëch, Audi NSU, Honda 350 Four | **Ernst Fiala, VW, KTM 175 ccm** | **Anatole Lapine, Porsche, MV Agusta 750 S** | **Bill Mitchell, General Motors, Harley Davidson 1000**

drin. Da blieb nur eine Wahl: die Zweivergaser-Rumi Supersport, die damals (1953) als schnellste 125 ccm-Maschine der Welt galt. Ihr Ende kam auf einer Paßstraße, nachdem Lutz kurz davor einige Schweizer mit schweren englischen Motorrädern bergab abgehängt hatte und eine Kurve nicht mehr kriegte. 1957, als US-Soldat in Okinawa stationiert, „war ich wahrscheinlich der erste Amerikaner, der eine Honda fuhr". Seit 1972 sitzt er auf einer BMW fest im Sattel – derzeit auf einer R 90 S, mit der Lutz auch vor mehreren hundert Kilometern Fahrt in einem Stück nicht zurückschreckt – „aber nicht auf Autobahnen, die sind zu gefährlich".

Lutz-Landsmann Joseph Eugene Whitesell, Opel-Chefingenieur für den Karosseriebau, ist der Motorradfahrer vom Dienst unter den Rüsselsheimer Technikern. Hauptsächlich im Taunus, zur Entspannung am Wochenende, sammelt er mit seiner Honda 750 jährlich etwa 3000 Kilometer, nicht selten von seiner Frau auf dem Sozius begleitet.

Bei BMW in München haben die Autobauer es am leichtesten, das Nützliche mit dem Angenehmen des Motorradfahrens zu verbinden: Der stellvertretende Technik-Vorstand Dr. Karlheinz Radermacher ist verantwortlich für die gesamte Motorradentwicklung und unterzieht sich „ausgesprochen gern" der Pflichtübung, mit den schweren Brokken seines Hauses und natürlich auch mit allen Konkurrenzprodukten ausgiebig Erfahrungen zu sammeln: „Die Techniker akzeptieren eine Entscheidung nur von einem, der weiß, wovon er redet", ist die sachliche Begründung für Dr. Rademachers Selbstversuche, bei denen auch Gewaltritte nicht fehlen: Eine Zweitagestour über 850 Kilometer von München über die Gerlosplatte, anschließend eine Dolomiten-Rundfahrt und die Fahrt über Meran und den Jaufen-Paß zurück an die Isar beispielsweise diente dazu, Fahrwerk und Komfort einer Neuentwicklung zu testen.

Es gibt für Dr. Radermacher freilich auch weniger sachliche Motive, sich dem „elementaren Genuß" auf zwei Rädern hinzugeben: „Auf dem Motorrad, da rieche ich den Wald und rieche den Misthaufen und genieße das." Er darf mit einer Sondergenehmigung des Bayerischen Innenministers zu Versuchszwecken auf genau definierten Strecken deutlich über das gültige 100 km/h-Limit hinausgehen.

Mit gemächlicherem Tempo, vor allem abseits befestigter Wege, tummelt sich dagegen Alex von Falkenhausen, der um keinen Geniestreich verlegene BMW-Motorenbauer, aus dessen PS-Küche auch die Motorradmotoren kommen. Der frühere Werksfahrer, Motorradkonstrukteur und Rennleiter, der direkt von der Technischen Hochschule zu BMW stieß und Ende dieses Jahres in Pension gehen will, wählte jüngst anstelle der schweren BMW eine nur 90 Kilo wiegende Ossa 250 mit 21 PS als Pensionärsspielzeug. Was der einmal erfolgreichste deutsche Motorrad-Geländefahrer damit anstellt, kann als Pensionärsbeschäftigung allerdings kaum allgemein empfohlen werden: Das bisher stärkste Stück mit dem kleinen handlichen Zweitakter leistete er sich in Begleitung des alten Motorrad-Rennkämpen Schorsch Meier und einiger Freunde, mit denen er hoch zu Motorrad den 2100 m hohen Leitner-Kogel bei Saalbach erklomm, um sich dort ins Gipfelbuch einzutragen.

Das ist der Gipfel. *hl.*

Joseph E. Whitesell, Opel, Honda 750

Karlheinz Radermacher, BMW, BMW R 90 S

Robert A. Lutz, Ford, BMW R 90 S

Alex v. Falkenhausen, BMW, Ossa 250 ccm

Ferienstimmung

Marktbericht August 1975: Opel vor VW.

Die Fahrt aus dem Tal hielt auch im August, der stets zu den ruhigsten Monaten im Automobilgeschäft zählt, weiter an. Im Vergleich zum August 1974 wurden auf dem deutschen Markt 12,6 Prozent mehr Neuwagen abgesetzt. Wie immer in diesem Monat, in dem die Werksferien in der Automobilindustrie speziell bei den deutschen Herstellern häufig zu Liefer-Engpässen führen, erlebten die Importeure einen deutlichen Aufschwung und konnten ihren Marktanteil von 26,0 Prozent im Juli 1975 auf stattliche 32,8 Prozent steigern.

Neben den ausländischen Herstellern war Opel diesmal größter Gewinner, denn die Rüsselsheimer stellten mit den Modellen Rekord und Kadett die beiden Bestseller. Im Vergleich zum Vorjahr machte die General Motors-Tochter, die in den ersten sieben Monaten dieses Jahres stückzahlmäßig stets weit hinter VW geblieben war, 15 Prozent gegenüber dem August 1974 gut und setzte sich vor VW und Ford.

Noch beträchtlicher waren im Vorstadium der 46. Internationalen Automobilausstellung jedoch die Zugewinne von Ford: Mit einem Zuwachs von 66,6 Prozent dokumentierten die Kölner, daß sie die flauen 74er Monate endgültig überwunden haben. Wesentlich beteiligt an diesem Gesamt-Erfolg ist der neue Escort, der mit einem Plus von 321,7 Prozent den deutlichsten Aufschwung erlebte.

Erst hinter den drei Modellen der US-Tochterfirmen folgten die Spitzenreiter der vergangenen Monate, Golf und Passat, die jedoch noch von den vereinigten Mercedes-Benz Diesel-Modellen übertroffen wurden.

HERSTELLER	August 1975	August 1974	Veränd. in %*
Alfa Romeo	**2 471**	**1 838**	**+ 34,4**
Audi NSU	**6 708**	**6 087**	**+ 10,2**
Audi 50	3 283	—	—
Audi 80	1 511	3 922	– 61,5
Audi 100	1 838	2 098	– 12,4
Sonstige	7	17	—
NSU	69	50	+ 38,0
Autobianchi	**427**	**416**	**+ 2,6**
BMW	**5 176**	**5 359**	**– 3,4**
1502	1 528	—	—
316/318/320	1 082	—	—
518/520	1 130	1 154	– 2,1
525	448	646	– 30,7
528	254	—	—
2500	227	217	+ 4,6
2800	3	35	—
3.0	282	260	+ 8,5
3.3 L	11	34	– 67,6
Sonstige	211	3 013	—
Chrysler/Simca	**3 646**	**4 074**	**– 10,5**
Citroen	**4 204**	**3 364**	**+ 25,0**
2 CV	1 517	1 808	– 16,1
Dyane	126	316	– 60,1
Ami	17	108	– 84,3
GS	1 552	835	+ 85,9
CX	801	—	—
Sonstige	191	297	—
DAF	**971**	**1 053**	**– 7,8**
Datsun	**1 409**	**934**	**+ 50,9**
Fiat	**9 122**	**6 675**	**+ 36,7**
Fiat/Italien	7 888	6 172	+ 27,8
SEAT/Spanien	1 129	453	+149,2
Zastava/Jugosl.	105	50	+110,0
Fiat 500	32	159	—
126	1 000	1 431	– 30,1
127	3 348	1 457	+129,8
128	1 295	1 715	– 24,5
131	1 954	—	—
132	795	1 083	– 26,6
133	455	—	—
Sonstige	243	830	—
Polski-Fiat	**81**	**60**	**+ 35,0**
Ford	**15 210**	**9 131**	**+ 66,6**
Escort	7 292	1 729	+321,7
Capri	974	1 647	– 40,9
Taunus	4 294	3 828	+ 12,2
Consul	271	1 443	—
Granada	1 968	243	—
Sonstige	411	241	—
Honda	**198**	**129**	**+ 53,5**
Lada	**764**	**—**	**—**
Leyland/Innocenti	**1 113**	**1 310**	**– 15,0**
Mazda	**414**	**172**	**+140,7**
Mercedes-Benz	**14 901**	**13 402**	**+ 11,2**
200, 230/4	4 369	3 838	+ 13,8
200D, 220D, 240D	6 798	5 963	+ 14,0
230/6, 250, 280, 280 E	1 380	1 539	– 10,3
280 S, SE, 350 SE, 450 SE	1 836	1 754	+ 4,7
280 SL, 350 SL, 450 SL	240	119	+101,7
Sonstige	278	189	—
Opel	**20 013**	**17 403**	**+ 15,0**
Kadett	7 319	7 378	– 0,8
Rekord	8 152	5 052	+ 61,4
Manta	332	661	– 49,8
Ascona	3 053	3 648	– 16,3
Commodore	884	488	+ 81,1
Diplomat, Admiral	132	102	+ 29,4
Sonstige	141	74	—
Peugeot	**3 065**	**4 117**	**– 25,6**
Porsche	**45**	**74**	**– 39,2**
Renault	**8 320**	**9 265**	**– 10,2**
R 4	3 098	3 098	– 0,1
R 5	1 895	2 230	– 15,1
R 6	737	1 026	– 28,2
R 12	918	1 002	– 8,4
R 15	163	253	– 35,6
R 16	1 326	1 324	+ 0,2
R 17	88	165	– 46,7
Sonstige	97	167	—
Skoda	**204**	**181**	**+ 12,7**
Toyota	**1 197**	**535**	**+123,7**
1000	196	—	—
Corolla	273	201	+ 35,8
Carina/Celica	335	162	+106,8
Sonstige	393	172	—
Volkswagen	**18 537**	**19 291**	**– 3,9**
Käfer	1 775	5 126	– 65,4
Polo	3 639	—	—
Golf	5 918	5 309	+ 11,5
Passat	4 741	5 285	– 10,3
Scirocco	901	1 414	– 36,3
VW-Porsche	20	85	– 76,5
Sonstige	1 543	2 072	—
Volvo	**847**	**688**	**+ 23,1**
242	129	143	– 9,8
244	458	398	+ 15,1
245	57	56	+ 1,8
264	178	76	+134,2
Sonstige	25	15	—
Sonst. Deutsche	**16**	**119**	**—**
Sonst. Ausländer	**545**	**514**	**—**
Gesamt:	**119 604**	**106 191**	**+ 12,6**

* Neue und auslaufende Modelle sind in der Prozent-Bewertung nicht berücksichtigt.

Gegenkurs

Deutsche Minis vertreiben Importeure in die Mittelklasse.

Den Angriff der deutschen Automobilhersteller in der Einliterklasse haben die Ausländer erfolgreich pariert: Ehe ihnen durch die neuen Kleinen (Audi 50, Polo, Golf und Kadett 1.0) Marktanteile verloren gingen, forcierten sie das Geschäft in der gewinnträchtigeren Mittelklasse mit ihren gegenüber der deutschen Konkurrenz „kompletter ausgestatteten und preisgünstigeren Modellen" (Dr. Kulich vom Verband der Importeure). Trotz Rückgang bei den Kleinwagen verloren die Importeure durch diese Zugewinne nur rund ein Prozent Marktanteil.

Während beispielsweise Audi NSU als Folge der starken Nachfrage nach den gefragten neuen Kleinwagen aus dem Tal kam, etablierten sich die Franzosen in der Preisklasse über 12 000 Mark. Peugeot verkaufte vom 104 in den ersten acht Monaten dieses Jahres rund ein Viertel weniger als im gleichen Zeitraum 1974 – statt dessen buchte jedoch der 4000 bis 8000 Mark teurere 504 im gleichen Zeitraum über 50 Prozent Absatzzuwachs.

Einen ähnlichen Verlauf zeigte die Verkaufsentwicklung beim größten Importeur auf dem deutschen Markt, der Régie Nationale des Usines Renault: Vom R 4 und R 6 wurden bis Ende August jeweils rund zwanzig Prozent weniger Autos als im Krisenjahr 1974 abgesetzt, der R 16 dagegen buchte rund 32 Prozent Zugewinn.

Ein Grund für den Rückgang bei den Kleinwagen waren Lieferschwierigkeiten, denn die Franzosen versorgen primär ihren eigenen Markt. Auf den „Renault 6 mit dem 850 ccm-Motor muß der Kunde heute bereits bis März 1976 warten" (Renault-Pressesprecher Fröbel). Beim Renault 16 gibt es dagegen keine Lieferschwierigkeiten. Seitdem die deutsche Industrie jedoch mit vergleichbaren Autos aufwartet, wartet kaum noch ein Kunde ein halbes Jahr auf einen Renault 6.

Die 2 CV-Modelle von Citroen konnten ebenfalls nicht an die Absatzzahlen von 1974 heranreichen und verloren rund 25 Prozent. Stattdessen buchten die GS-Modelle einen Zuwachs von knapp 150 Prozent. Fiat hielt hier mit den französischen Importeuren Schritt, denn das Modell mit dem größten Zuwachs (über 36 Prozent) war der Fiat 132, während die kleineren Modelle 126, 127 und 128 nicht an die Verkaufszahlen des Vorjahres heranreichten. Absoluter Bestseller unter den aus Italien importierten Autos war jedoch der Alfasud mit 16 870 Verkäufen – 83,9 Prozent mehr als im Zeitraum Januar bis August 1974. *K. W.*

Die kleinen Bestseller

15 195 Audi 50*)

10 148 VW Polo

9 471 Renault 4

7 067 Fiat 127

6 627 Renault 5

1 102 Peugeot 104

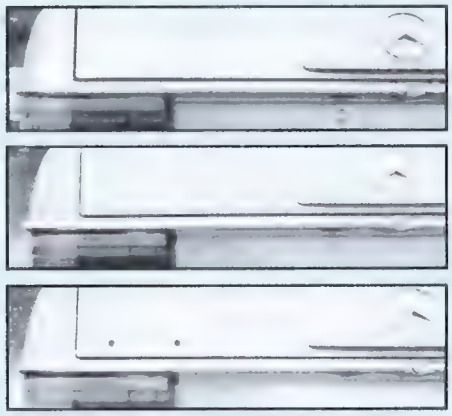
*) Verkäufe in den Monaten Juni, Juli und August 1975.

Klassenlos

Warum Autos ohne Typenschilder gefahren werden.

Soldaten und Autos haben zumindest eines gemeinsam: Beide tragen Rangabzeichen. In jüngster Zeit freilich sind vorzugsweise große Wagen nicht immer einwandfrei zu klassifizieren. Denn vor allem bei Mercedes- und BMW-Fahrern macht sich der Trend breit, der Typenangabe am Wagenheck zu entraten.

Die Gründe dafür sind unterschiedlich. „Es braucht niemand zu wissen, was für einen Typ ich fahre", meint Bankkaufmann Heiner G., 38, Fahrer eines Mercedes 350 SE, und Wirtschaftsredakteur Georg H., 45, glaubt: „Nach meiner Meinung haben diese Menschen eine Scheu, mit Verschwendern ver-



Heck ohne Ausweis: lackiert, gelocht, verstöpselt.

wechselt zu werden." Dagegen vermutet Schriftsteller Ernst H., 73: „Das ist Geltungsbedürfnis. Ich glaube nicht, daß man von einem Understatement des Wagenbesitzers ausgehen kann."

Den neuen Trend registrierten auch die betroffenen Werke. Dazu Daimler-Benz: „Etwa 7,5 Prozent unserer Kunden bestellen das Fahrzeug ohne Typenbeschriftung, wobei die Tendenz fallend ist. Die Gründe sind doppelschichtig. Ein Teil von ihnen möchte den Wagen damit aufwerten, die anderen lieben das Understatement."

Ähnliche Motivationen erkundete auch BMW: „Zwei Gründe sind ausschlaggebend – der Wunsch nach Understatement und zum anderen die offengelassene Frage, welcher Typ es wohl ist, der so rasant gefahren wird." *A.W.*

Glatter Durchschuß

Zusammenstoß mit 140 km/h unverletzt überlebt.

Thierry Hallard, belgischer Jungunternehmer im Cascadeurs-Gewerbe, will die etablierten Crasher alle schaffen, besonders aber den Amerikaner Evel Knievel, der mit einem mißglückten Sprung per Motorrad über den Gran Canyon für weltweites Aufsehen gesorgt hatte.

Seinen Anspruch auf einen Platz in der internationalen Kunstverschrotter-Szene meldete er korrekt nach der ungeschriebenen Geschäftsordnung seiner Branche an: durch Ankündigung von furchterregenden Taten.

Was sich aber Thierry als Einführungsnummer in der Weltelite der Unfallprofis ausgedacht hatte, ließ nicht nur die Kollegen erschauern. Auch die Sicherheitsexperten der Autoindustrie registrierten erschreckt, welch perfekter Selbstmord sich da anbahnen sollte: Thierry Hallard nämlich erklärte, er werde am 21. September in Gaurain-Ramecroix bei Tournai/Belgien einen VW Polo mit 120 km/h in die Flanke eines anderen Wagens lenken und selbst dieses Autoschlachtfest heil überleben.

Studierte Sicherheitsexperten bezeichneten den Plan sofort als einen perfekten Hinrichtungsakt, der wegen seiner Funktionsqualität sogar der Guillotine vorzuziehen sei. Der sogenannte Side-Impact, Auto gegen Auto, gilt auch mit Gurt nur bis 30 km/h als zuträglich.

Daß Thierry Hallard und sein Stunt-Team derlei akademische Einwände und die ihnen zugrundeliegende Physik gründlich mißachten würden, war Kennern der ehrgeizigen Truppe sofort klar. Von diesen informiert, konnte das Volkswagenwerk das aus seiner Sicht Schlimmste verhüten: die öffentliche Schlachtung eines Polo womöglich mitsamt seinem Piloten.

VW-Leuten gelang es, Hallard und seinen mutmaßlichen Spendern die Wahl dieses Autos auszureden. Auch die übrigen Firmen wollten nichts von makabrer Werbung wissen, sie blieben eisern: Für blutige Gladiatorenspiele wollten sie kein Auto stellen.

Statt eines Autos kam dann ein Expertenteam aus Wolfsburg an Thierrys Tatort: Sehen und filmen wollte man schon, wie das Selbstmörderspiel ausgeht. Thierry Hallard und seine Mannen bedienten sich dann auch für ihre Paradenummer aus bewährter Quelle. Die heimatlichen Autofriedhöfe belieferten sie kostenlos mit Betriebsmitteln. Und kleinlich ist man da wirklich nicht: Am 21. September brachten Hallards Hasardeure 40 ausgemusterte Personenkraftwagen zur Strecke.

Für den angekündigten Super-Crash hatte die Terror-Truppe in Ermangelung eines fabrikneuen Opferstücks dann einen betagten Ford 12 M (P4) nach Art des Hau-

Der Versuch:
Mit 140 km/h prallt der Ford Taunus 12 M auf zwei quergestellte Citroen DS, die beim Aufprall wie Seifenblasen zerplatzten.

Der Akteur:
Nicht Unternehmer Thierry Hallard, sondern Stuntman Jacques Duprat saß beim Kamikaze-Unternehmen am Steuer.

Der Überrest:
Zwei leergefegte Bodengruppen der hingerichteten Citroen-Hindernisse und ein relativ wohl behaltener Taunus.

ses präpariert: alles Glas war entfernt, statt der Windschutzscheibe gab's zwei Lagen Kaninchengitter, Sitze, Türen und Hauben hatten die Spezialisten zusätzlich mit Bindedraht befestigt, und dann wurden noch mit einer Spitzhacke drei Löcher in Wagenboden und Dach gedroschen, um darin die Enden eines Dreipunktgurtes zu verschrauben.

Was dem bedauernswerten Ford und seinem Kamikaze-Piloten dann tatsächlich bevorstand, war noch schlimmer als zuvor befürchtet. Denn als die Tatzeit näher rückte, brachten Thierrys Scharfrichtergehilfen zwei Autos quer zur Fahrbahn in Positur: alte abgeschlaffte Citroen DS, die von aller Hydropneumatik verlassen mit den Bäuchen fast auf der Straße hingen.

Die Perkussion mit zwei quergestellten Autos sei der wahre Weltrekord, den noch keiner probiert und folglich auch keiner überlebt habe, erklärte der Streckensprecher von seinem Discopult herab. Und dies Spektakel gelinge, wenn überhaupt, nur mit höchster Geschwindigkeit: 140 km/h.

Der alte Ford gab dann beschleunigend zum letzten Mal sein Bestes. Nicht so Thierry Hallard, der fahren ließ anstatt sich selbst am Steuer des Kamikaze-Taunus zu profilieren: Ausgeführt wurde das imageträchtige Himmelfahrtskommando von dem Franzosen Jacques Duprat, der furchtlos und im Vierten voll die Autobarriere ins Visier nahm.

Der Aufprall glich einer Explosion. Die Citroens platzten wie Seifenblasen, und aus der hochgewirbelten Staubwolke ergoß sich ein Ersatzteilregen: Hauben, Deckel, Türen, Streben. Am Aufschlagort blieb nur ein kläglicher Rest: zwei leergefegte Bodengruppen. Wenig dahinter aber das scheinbare Wunder: ein immer noch recht heiler Ford — glatter Durchschuß also.

Weltrekordmann Duprat verließ ihn mit seiner Kollegen Hilfe und einem mäßig schmerzenden Fuß. Die Ambulanz blieb arbeitslos.

Die Obduktion der Citroen zeigte dann alsbald das wahre Risiko: Alle tragenden Holme dieser Autos hatte das Team zuvor durchsägt, und die Türscharniere waren gelöst. Jacques brauchte mit dem Ford nur über die niedrigen Schwellen der abgesackten Citroens zu rumpeln, um dann weitgehend offene Türen einzurennen. Die Sitze nämlich hatten Hallards Gehilfen vorsorglich entfernt.

Keine Wahnsinnstat also und kein Wunder, nur ein Schaustellertrick, dessen zufällige und unsachgemäße Nachahmung ebenso enden müßte wie das Zersägen einer Jungfrau durch Laienhand — ziemlich blutig.

Clauspeter Becker

Der Trick:
Alle tragenden Holme der Citroen waren durchgesägt, die Türscharniere gelöst, die Sitze entfernt, die Türschwellen fast auf die Straße abgesenkt.

Schnittmuster

Reparaturen im Abschnittverfahren sparen Hunderte Millionen Mark.

Abschnitt-Konstruktion nach Versichererwunsch: VW Polo à la . . .

. . . Professor Max Danner

Seit Juli 1973 ist Ruhe an der Prämienfront bei den Haftpflichtversicherern eingekehrt: Das liegt einmal daran, daß die Autofahrer verantwortungsbewußter fahren und weniger Unfälle verursachen. Zum anderen aber auch daran, daß Allianz-Direktor Professor Max Danner seine Peitsche über das Karosserie-Handwerk schwingt und mit Abschnittsreparaturen an der Außenhaut und im tragenden Bereich der Autos sowie neuerdings auch mit modernen Lackiermethoden dazu beitrug, daß die Reparaturkostenkurve in den beiden letzten Jahren weniger stark anstieg als zuvor.

Daß „Abschnittsreparaturen ein alter Hut sind", weiß Professor Danner, Leiter des Allianz-Zentrums für Technik (AZT) in Ismaning bei München, nur zu gut. Dennoch ist er der Ansicht, daß es heute ohne die Initiative seines Instituts „keine Abschnittsreparatur im Außenbereich, geschweige denn im tragenden Bereich" gäbe.

Die zu Anfang der Arbeit von Professor Danner laut gewordenen Stimmen gegen Abschnittsreparaturen sind heute weitgehend verstummt. Das gilt gleichermaßen für Abschnittsreparaturen an der Außenhaut wie an tragenden Teilen. Eine Vielzahl von Herstellern läßt sich heute von Professor Danner beraten und untermauert die Ismaninger Versuche durch eigene Crash-Tests. Das Resultat: Werke wie VW oder Fiat können ihren Werkstätten präzise Reparaturanleitungen geben. Das garantiert, daß abschnittsreparierte Autos stabil, doch im Bereich der Knautschzonen auch nachgiebig bleiben und Aufprallenergie in vorbestimmter Weise absorbieren können. Einwände gegen die Abschnittsreparatur an tragenden Teilen gibt es heute auch von Sachverständigen in der Regel nicht mehr. Sie stehen Instandsetzungen im tragenden Bereich positiv gegenüber und bekennen, wie beispielsweise der Ludwigsburger Sachverständige Herbert Berg, daß „wir auf einem guten Weg sind, um Kosten zu sparen".

„Ich nehme bei einer Abschnittsreparatur Wertminderung an, obwohl das sachlich falsch ist: Die Schweißnaht nämlich macht das Auto noch steifer. Aber bei einem weiteren Unfall kann die Abschnittsreparatur an dieser Stelle nicht wiederholt werden. Dann muß man ein komplettes Teil nehmen. Daher ist eine höhere Wertminderung gerechtfertigt."

Herbert Berg, Kfz-Sachverständiger, Ludwigsburg

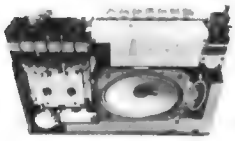
Verschiedene in jüngster Zeit erfolgte Aktivitäten in- und ausländischer Autobauer lassen den Schluß zu, daß die Industrie auf breiter Front dem Weg folgt, den der Allianz-Professor wies. So hat das Volkswagenwerk laut einer Pressemitteilung „mit wissenschaftlichen Methoden systematisch Instandsetzungsvorgänge bei Karosseriearbeiten erforscht" und liefert jetzt für die neuen Modelle einbaufertige Abschnittsteile.

Auch Fiat hat neuerdings rund 20 Abschnittsteile im Programm, doch müßten es laut Kundendienstleiter Paul Heinz Ried „über hundert sein". Zusätzlich haben die Heilbronner dieser Tage ein Reparaturhandbuch für Abschnittsreparaturen am Fiat 127 herausgebracht. Weitere Bände für die übrigen Modelle sollen demnächst folgen. In dem für den Fiat-Kundendienst bestimmten Handbuch sind die einzelnen Reparaturarbeiten sehr detailliert festgehalten, Trennlinien an den Karosserieteilen auf Photos exakt skizziert, die erforderlichen Werkzeuge genau beschrieben — auch die kleinste Reparatur-Werkstatt kann danach arbeiten.

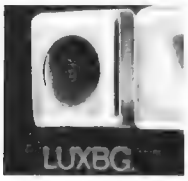
Nach den sichtbaren Erfolgen bei den Karosseriearbeiten — der Anteil der Reparaturkosten am gesamten Haftpflichtaufwand ging von 60 Prozent im Jahre 1971 auf 48 Prozent 1974 zurück — geht das AZT jetzt einen Schritt weiter und widmet sich dem

Dieser Radio-Recorder klingt, als wäre er doppelt so groß.

Radio-Recorder klingen oft so, als spielte nur das halbe Orchester. Anders beim bajazzo compact 201: Durch 7 Watt Ausgangsleistung und spezielle Frequenzanhebungen geben die zwei Lautsprecher eine unglaubliche Klangfülle wieder.



Speziell bei Telefunken: die grüne Luxemburg-Taste.
Neben den vier Wellenbereichstasten UKW, MW, LW, KW und der Taste für UKW-Scharfabstimmung (AFC) hat der bajazzo compact 201 eine spezielle Taste für Radio Luxemburg. Auf Tastendruck können Sie damit jederzeit Europas beliebtesten Musiksender empfangen.

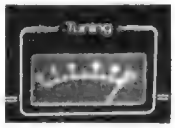


Speziell bei Telefunken: die Batterieregenerierung.
Der bajazzo compact 201 ist mit der Telefunken-Longlife-Technik ausgestattet, die bei wechselweisem Batterie-/Netzbetrieb die Lebensdauer der Batterien bis um das Vierfache verlängert.

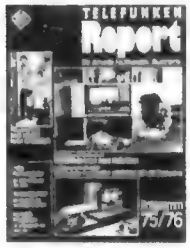
Speziell bei Telefunken: vier Arten der Stromversorgung.
Der bajazzo compact 201 ist nicht nur über das eingebaute Netzteil zu betreiben, sondern auch mit Monozellen, wiederaufladbaren Mallory-Rechargeable-Zellen oder Dryfit-Akku. Eine Ladeautomatik ist selbstverständlich eingebaut.

Die Chromdioxid-Automatik.
Wenn Sie Chromdioxid-Cassetten verwenden, schaltet die Automatik elektronisch auf eine höhere Löschfrequenz um.

Feldstärkeabhängiges Anzeigeinstrument.
Damit erkennen Sie, wie stark jeder UKW-Sender empfangen wird.



Telefunken-Geräte erhalten Sie beim Fachhändler.
Auch den dicken Telefunken-Report. Sollte er vergriffen sein, schreiben Sie an Telefunken, Fernseh und Rundfunk GmbH, 3 Hannover, Göttinger Chaussee 76, Abt. WB.



TELEFUNKEN

Telefunken. Technik, mit der die meisten Funk- und Plattenstudios arbeiten.

bajazzo compact 201

Y&R

Je genauer der eingestellt ist, desto

Wenn die Zündung in Ihrem Motor zu früh erfolgt, gibt es sozusagen ein akustisches Warnsignal: es klingelt. Dieses Klingeln kommt daher, daß statt einer einzigen gesteuerten Verbrennung detonationsartig eine zweite Verbrennung durch zu frühe Zündung stattfindet.

Beide Flammenfronten prallen aufeinander. Mechanisch bedeutet das eine zusätzliche Belastung von über 250 kg pro Kolben. Dadurch können Lagerschäden entstehen.

Außerdem wird der Motor zu heiß und arbeitet mit verminderter Leistung. Kolben und Ventile können in Sekundenbruchteilen zerstört werden.

Ähnliche Gefahren bestehen bei zu später Zündung. Das besonders Gefährliche hieran ist allerdings, daß sich ein verspäteter Zündfunke nicht durch Klingeln bemerkbar macht. Wir haben ein Gerät, mit dem wir nicht nur feststellen können, ob die Zündung zu früh, sondern auch, ob sie zu spät erfolgt.

Mit unseren Motor-Testgeräten stellen wir die Zündung Ihres Motors wieder exakt ein. Den Erfolg dieser Arbeit sehen Sie nicht erst in zwei oder drei Jahren daran, daß Ihr Motor immer noch lebt. Sondern Sie merken es sofort an der Geldbörse. Ein exakt eingestellter Motor verbraucht nämlich weniger Benzin.

S2/5

Hans-Jörg Meissner, Aral Tankstelle 78 Freiburg, Schwarzwaldstraße 246:
„Ich stelle die Zündung auf den Grad genau ein."

Zündzeitpunkt länger lebt Ihr Motor.

Ihre Kontroll-Liste:

Wir verstehen unter Partnerschaft, Ihnen mehr zu bieten als nur Kraftstoff und Öl. Damit aus den kleinen Problemen des Auto-Alltags keine ernsten Sorgen werden. Kreuzen Sie an, welche Probleme Sie haben, und sprechen Sie mit dem Aral Fachmann.

Problem TÜV

- O Untenwäsche
- O Sichtkontrolle von unten: Auspuff, Reifen, Stoßdämpfer, Bremsleitungen, Bremsseile, Durchrostungen, Undichtheiten
- O Motorwäsche
- O Sichtkontrolle Motorraum
- O Beleuchtungsanlage kontrollieren, ggf. instand setzen
- O Abgasbild überprüfen und ggf. durch Leerlaufeinstellung u. Ölwechsel verbessern
- O Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren
- O Obenwäsche

Problem Verbrauch

- O Abgastest und ggf. Leerlauf-Einstellung korrigieren
- O Luftfilter reinigen bzw. auswechseln
- O Zündzeitpunkt kontrollieren und ggf. korrigieren
- O Starterklappe und Luftvorwärmung auf einwandfreie Funktion prüfen

Problem Reifen

- O Luftdruckkontrolle
- O Messen der Profiltiefe
- O Überprüfen auf äußere Schäden
- O Kontrolle auf richtige Reifendimension und -bauart
- O Auswuchten der Räder

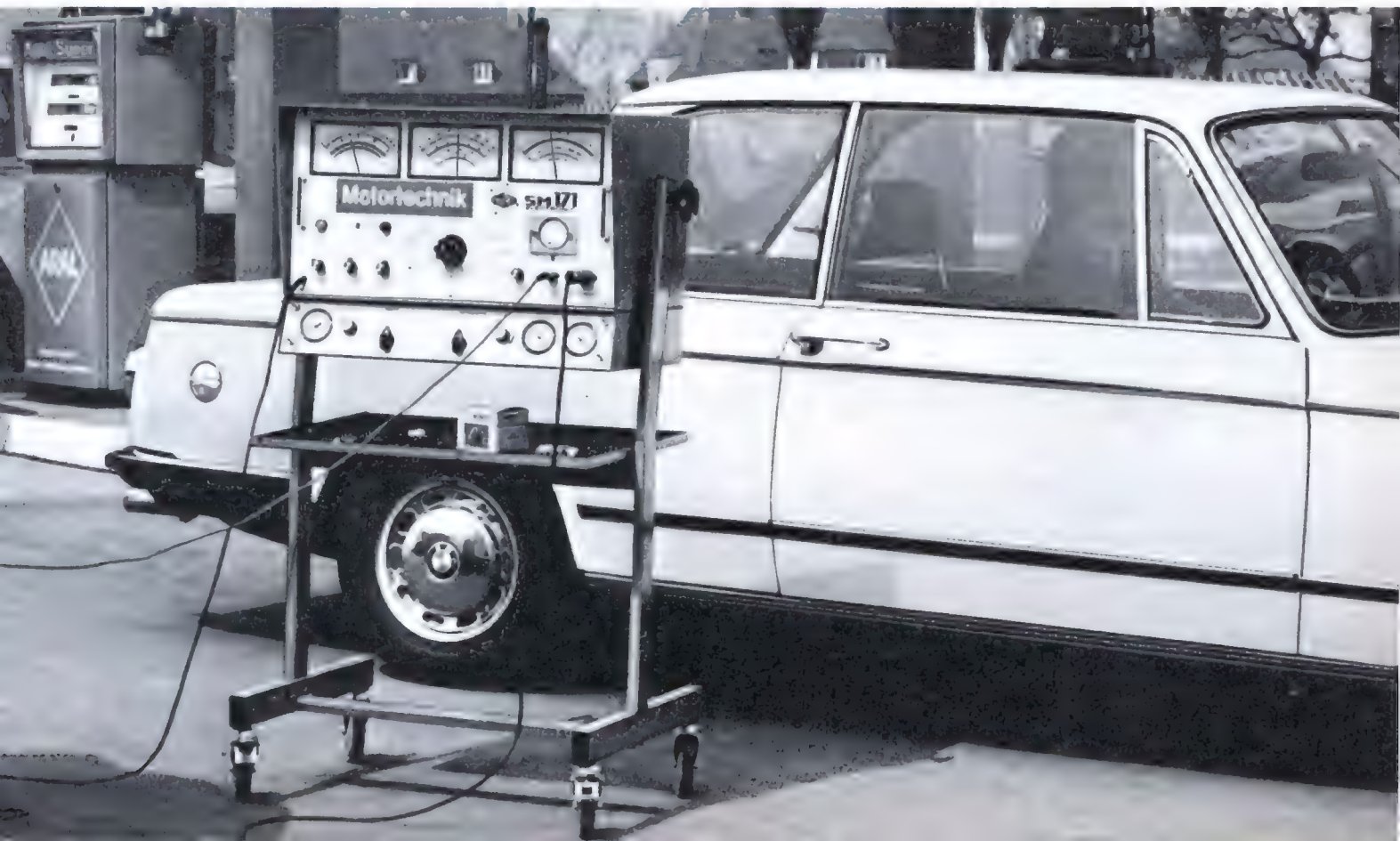
Problem Beschleunigung

- O Beschleunigungspumpe auf einwandfreie Funktion überprüfen
- O Zündkerzen und Entstörwiderstände überprüfen und ggf. erneuern
- O Schließwinkel und Zündzeitpunkt kontrollieren und ggf. korrigieren

Problem Wiederverkaufswert

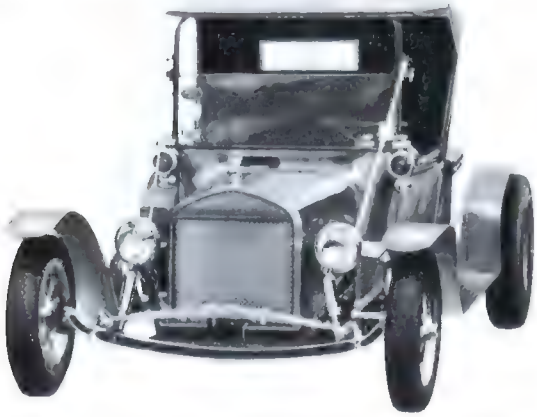
- O Lack- und Chrompflege
- O Innen- und Kofferraum gründlich säubern
- O Motor waschen und konservieren
- O Gummiteile pflegen
- O Unterbodenschutz ausbessern oder erneuern

Aral. Deutschlands Autopartner Nr.1



Der Kredit zum Anlassen.

Oder: Wie Sie schnellstens zu einem neuen Auto kommen.



Mit unseren Ratenkrediten machen wir es Ihnen leicht. Gehen Sie zur nächsten Commerzbank-Geschäftsstelle. Sie brauchen nur Ihren Personalausweis und Ihren Lohn- oder Gehaltsstreifen mitzubringen. Unsere Kundenberater werden sich Ihrer Finanzierungswünsche sofort annehmen.

Oder bedienen Sie sich des angefügten Kupons.

Commerzbank-Ratenkredite gibt es bis zu 25 000 Mark. Sie sind billiger als manches andere Kreditangebot.

COMMERZBANK

AMS

An die Commerzbank, Abt. ZPM
6 Frankfurt (Main), Postfach 2534

Ich interessiere mich für einen Commerzbank-Ratenkredit bis zu _____ DM und bitte um nähere Informationen.

Name: _____

Wohnort: _____

Straße: _____

Schnittmuster

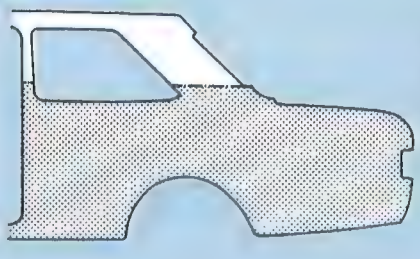
Lackierungssektor. Nach Ansicht Danners wurde von der 1973 gezahlten Summe für Lackierarbeiten in Höhe von 1,25 Milliarden Mark „rund ein Drittel umsonst ausgegeben".

Mit neuen, in Ismaning entwickelten Teile- und Beilakkierungsverfahren glaubt Danner, den Aufwand auch hier reduzieren zu können.

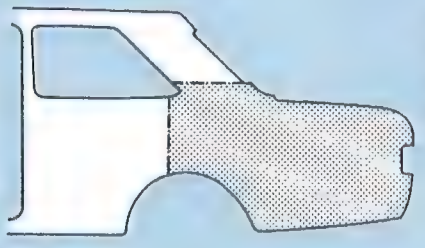
Wie Danner demonstriert hat, ist es heute möglich, einzelne Teile des Autos mit Uni- oder auch heiklen Metallicfarben ohne optisch sichtbare Abweichungen vom Farbton beizuspritzen. In Ismaning erstellte Zeit- und Kostenstudien haben hierbei Einsparungen bis zu einem Drittel gegenüber den herkömmlichen Lackierverfahren ausgewiesen.

Beim Lackieren setzt sich Professor Danner freilich mitunter herber Kritik aus. Während seine kostensparenden Reparaturverfahren heute fast durchweg von Industrie und Handwerk anerkannt werden und die Werke „bereits lange vor dem Erscheinen eines neuen Modells zu uns kommen, um über eine reparaturfreundlichere Gestaltung zu sprechen" (Danner), werden seine Vorstellungen bei den Lackierungsarbeiten beispielsweise vom Präsidenten des Kfz-Handwerks, Fritz Haberl, nicht geteilt. Er vermißt unter anderem REFA-Zeitstudien und stört sich an Danners These, daß es technisch stets nur eine Lösung gebe. Haberl: „Das ist schlicht und einfach falsch."

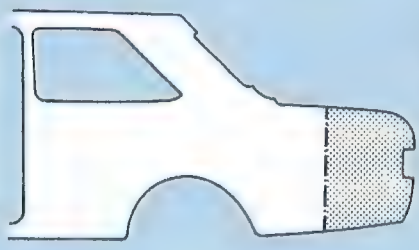
Ersparnisse durch Abschnittsreparatur an de



Teilersatz bis Fensterhöhe: Einsparung 224 Mark.[1])



Teilersatz bis Mitte Radkasten: Einsparung 380 Mark.[1])



Teilersatz im Kofferraumbereich: Einsparung 497 Mark.[1])

[1]) Kosten für komplettes Originalersatzteil rund 990 Mark.

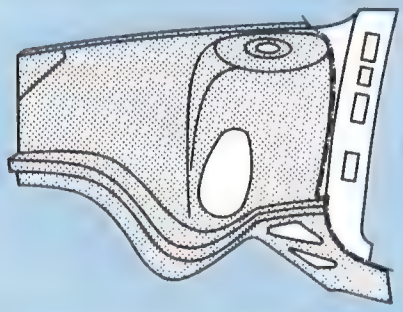
„Danner hat Wunschträume. Er hat hochwertige Arbeitskräfte, die sich nur mit dem Beimischen von Farben befassen. Dem Lackierbetrieb fehlt hier die Erfahrung."

Paul Heinz Ried, Kundendienstleiter der Fiat AG, Heilbronn.

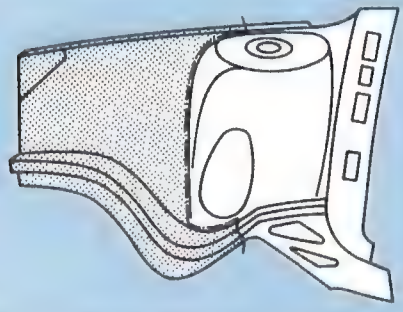
„Wunschträume" attestiert Fiat-Kundendienstleiter Ried Professor Danner, denn er „geht Wege, die die Lackierer nicht mitgehen können". Seine Begründung: Professor Danner habe in Ismaning hochqualifizierte Arbeitskräfte, die sich speziell mit dem Beimischen von Farben befassen und die darüber hinaus über optimale Farbmischmaschinen verfügen. Seiner Meinung nach hätten die meisten Lackierbetriebe nicht diesen Ausrüstungsstand, und ihnen fehle auch weitgehend die Erfahrung. „Die Problematik in der Praxis besteht vielfach darin, daß man vor dem Lackieren so viel herumexperimentieren muß, daß es schließlich unwirtschaftlich wird" (Winfried Kaps, Lackierermeister in Stuttgart).

Die rasche Durchsetzung der kostengünstigen Lackiermethoden scheint demnach an der „schlechten Ausbildung" (ein Sachverständiger) und an der Ausrüstung der Betriebe zu scheitern. Präsident Haberl räumt freimütig ein, „daß der Grad der Fähigkeit und der Ausrüstung der Werkstätten nicht homogen, sondern eher heterogen ist". *Klaus Wießmann*

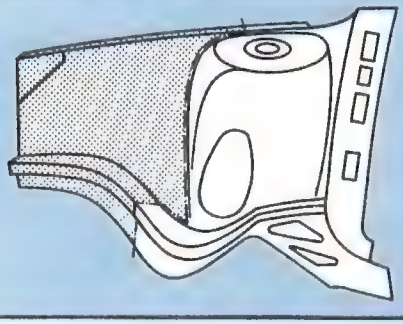
Karosserie bzw. im tragenden Bereich:



Rahmenlängsträger bis Stirnwand ersetzen: Einsparung 324 Mark.[2])



Rahmenlängsträger bis Schwachstelle ersetzen: Einsparung 371 Mark.[2])



Rahmenlängsträger vor Achsaufnahme ersetzen: Einsparung 539 Mark.[2])

[2]) Kosten für Ersatz des kompletten Rahmenlängsträgers rund 1252 Mark.

Bosch zum Thema „Zuverlässiges Fahren":

Nasse Zeit braucht frische Kerzen.

Zündkraft, die im Sommer reicht, kann im Herbst und Winter zu wenig sein: Hohe Luftfeuchtigkeit – bei starkem Nebel, Regen oder Schnee – „saugt" Zündenergie auf.

Folgen beim Fahren mit altersschwachen Zündkerzen: Kein Sofortstart, Liegenbleiben an der Ampel, Zündaussetzer beim Beschleunigen.

Diesen Spannungsabfall gleichen frische Bosch Zündkerzen aus. Ihre Cr-Elektroden, mit genau auf den Motor abgestimmten Abständen, lassen den Zündfunken leichter überspringen.

Deshalb jetzt frische Bosch Zündkerzen für satte Zündfunken in der naßkalten Jahreszeit.

KE 375 BMZ

BOSCH

Information und Meinung

Die Manta-Werbung.
Heft 20, Seite 16.

Ich träumte, ich hätte den neuen Opel Manta mit meinem alten Fahrrad überholt. Auch ich finde, daß das Leben zu kurz ist, um es lahm zu verplätschern – jedenfalls in einem so langweiligen Pseudo-Sportwagen. Phantastisch ist bei diesem Auto nur eins: sein Preis.

Dieter Krafzik, Kiel

Kritik heraufbeschworen: Manta-Werbung.

Was in drei Verkehrsteufels Namen hat sich eigentlich die Firma Opel bzw. deren Werbeagentur bei der doppelseitigen Manta-Anzeige gedacht, die neuerdings im deutschen Blätterwald aufgetaucht ist?
Ausgerechnet zu einem Zeitpunkt, in dem selbst temperamentvollere Autofahrer feststellen, daß auf unseren Straßen wieder in zunehmendem Maße gerast und gedrängelt wird und die nimmermüden Statistiker den Beweis in Form von wieder steigenden Unfallzahlen prompt nachliefern, kommt so ein Werbetexter daher und zerschlägt all das kostbare Porzellan, das sich nach der „Ölkrise" in Form von ruhigerer und besonnenerer Fahrweise angesammelt hat. Falls die Befürworter einer rigorosen Tempobegrenzung noch Argumente gebraucht haben – mit solchen Anzeigen aus der Steinzeit der Holzhammerwerbung werden sie ihnen frei Haus geliefert.

Rolf Klinger, Kelheim

Test BMW 316, 318, 320

Heft 18, Seite 50.

Ihre Bemerkung zur „etwas zu kurz" erscheinenden

Kurz übersetzt: BMW 320.

Achsantriebsübersetzung des 320 möchte ich nicht unwidersprochen lassen: Die von BMW gewählte Konzeption, die Höchstgeschwindigkeit zugunsten besserer Beschleunigung durch Wahl einer entsprechend „kurzen" Hinterachsübersetzung zu beschneiden, ist voll auf die heutigen Verkehrsbedingungen – dichter Verkehr, Geschwindigkeitsbeschränkungen – zugeschnitten. Besonders, wenn – wie im konkreten Fall – Motorschäden durch Überdrehen durch Einbau eines Abreglers vorgebeugt wird.

Klaus Steiner, München

Test Lamborghini Countach

Heft 15, Seite 28 und Briefe.

Die Ansicht des Herrn Eberle, daß Tests wie der des obigen Autos für Ihre „normale" Autozeitschrift „Humbug" sind, kann ich nicht teilen. Ich bin sogar im Gegenteil der Ansicht, daß solche Berichte sehr erfreulich sind, da ansonsten normale Autofahrer doch kaum so ausführliche Informationen über derartige Autos erhalten können.

Gabriele Jonat, Hamburg

Was auf Photos von Testwagen normaler Herkunft durchaus positiv gewertet werden kann, nämlich der Trick Ihres Hausphotographen, Wagen stets mit eingeschalteten Scheinwerfern aufzunehmen, ist meiner

auto motor und sport

Herausgeber:
Paul Pietsch
Ludwig Vogel

Redaktionsdirektor:
Ferdinand Simoneit

Chefredaktion:
Fritz Reuter
Klaus Westrup
Dipl.-Ing. Gert Hack

Geschäftsführender Redakteur:
Helmut Luckner

Grafische Gestaltung:
Robert Rettenmayr

Produktion:
Otto Goebel (Ltg.)

Horst Steindel
(Chef vom Dienst)

Redaktion:
Uwe Brodbeck
(Verkehr)

Ing. Helmut Eicker
(Technik, Leiter der Testabteilung)

Horst Hamel
(Dokumentation)

Götz Leyrer
(Ltg. Ratgeber)

Karl Mauer
(Ltg. Sport)

Michael Mehlin
(verantwortlich für Testwagen)

Hannes Scholten
(Reporter)

Werner Schruf
(Technik, Zubehör)

Eberhard Streib
(Testabteilung)

Ute Teichmann
(Testabteilung)

Klaus Wießmann
(Magazin)

Grafik:
Martin Ebergenyi,
Doris Gassner,
Andreas Olbrich,
Franz Olinowetz,
Rainer Schuler,
Peter Wurz (Ltg.)

Fotografen:
Hans Peter Seufert
Elmar Thoma
Julius Weitmann

Zeichner:
Walter Gotschke
Rolf Kutschera, Bugatti

Ständige Mitarbeiter:
Clauspeter Becker
Fritz B. Busch
Paul Frère
Dipl.-Ing. Dieter Korp
Hartmut Lehbrink
Rolf Lohberg
Heinz Prüller
Dr. Paul Simsa

Auslandskorrespondenten: Karl Ludvigsen, New York; Marc Madow, Los Angeles; Gordon Wilkins, London; Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Evian-les-Bains; Giovanni Conte Lurani, Mailand; Gianni Rogliatti, Turin.

Verlag: Vereinigte Motor-Verlage GmbH + Co KG Stuttgart
Leuschnerstraße 1
Tel.: 07 11/21 42–1
FS: 07/22 036

Redaktion:
auto motor und sport
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042

Anzeigen-Verkaufsleiter: Hansjörg Schwab; für den Inhalt verantw. Helmut Fligg. Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Hugo Herrmann (Stgt.), Heinrich Regan (Mch.). Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe.

Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck, Printed in Germany.

auto motor und sport erscheint 14täglich, mittwochs. – Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten.

Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde.

Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Einzelheft DM 2,50 (einschl. MwSt.). Bezugspreis direkt ab Verlag vierteljährlich DM 14,40 (einschl. 5,5% MwSt.). Kündigung des Abonnements vier Wochen vor Vierteljahresende.

Postscheckkonto:
Stuttgart 161 37.
Bankkonto:
Dresdner Bank AG
Stuttgart 9 022 284.

Anzeigenpreisliste Nr. 28 – Gerichtsstand Stuttgart.

Im gleichen Verlag erscheinen: „Motor Revue", „Flug-Revue/flugwelt international", „lastauto omnibus", „lastauto omnibuskatalog", „mot autojournal", „auto-Katalog", „sport auto". Im Motor-Presse-Verlag GmbH & Co KG: „Das Motorrad", „Motorrad-Katalog", „fiat fahren".

IVW

Beilagenhinweis: Eine Teilauflage der vorliegenden Ausgabe enthält einen Prospekt des Instituts Mössinger in Zürich.

Erst mal seh'n was Quelle hat

Der größte Katalog vom größten Versandhaus Europas.

1 **Vollautomatischer Plattenspieler**
mit Antiskating
und Tonarmlift.

Studio-
Gleitregler

6 Sensor-Programmtasten
mit beleuchteter Sensorfläche.

Mit Lautstärke-
regler nur **69.–**
Bestell.-Nr. 671.920

Stereo-Kopfhörer
gibt's bei Quelle
von **10.–** bis **79.–**

2 **50-Watt-HiFi-Steuergerät**
nach DIN 45500
mit 4 Wellenbereichen.

50 WATT

3 **Cassetten-Tonbandgerät**
mit Chromdioxyd-Umschaltung und DNL
(unterdrückt Bandrauschen).

Weitere 7 Beispiele von 30 Stereo-Kompakt-anlagen aus dem neuen Quelle-Katalog.

Wellen-bereiche	Platten-spieler	Cass.	Watt	DM	Best.-Nr.
UMLK	X			**348.–**	003.068
UMLK		X	20	**548.–**	013.818
UMLK	X	X	20	**698.–***	013.891
UMLK	X		100	**698.–**	030.073
UML	X	X	50	**798.–**	030.086
UMLK	X	X	50	**1.198.–**	012.869
UMLK	X	X	140**	**1.498.–**	014.542

* = mit Boxen ** = (Quadro)

3 Spitzengeräte in einem nur 998.–

(Aufpreis weiß DM **20.–**)

Best.-Nr. 012.867

HiFi-Studio-Box nach DIN 45 500 mit Präsenz- und Höhenregler, Tieftöner, Mitteltöner, Kalotten-Mittel- und Hochtöner. Musikbelastung 100 Watt. Lieferung mit Schallwand.

Best.-Nr. 003.325 nur **548.–**

Das gesamte Quelle-Musik-Programm finden Sie auf den Seiten 748 bis 767 im Quelle-Katalog Herbst/Winter 75/76. Er bietet über 40.000 Angebote auf 870 Seiten: Mode, Hobby, Haushalt und Technik. Falls Sie ihn noch nicht haben: Postkarte genügt.

Bei Quelle kaufen Sie Sicherheit:
Schärfstens kalkulierte Preise • Gewissenhafte Warenprüfung durch die Quelle-Gütesicherung • Der Quelle-Kundendienst ist der größte Elektro-kundendienst des Handels in Europa • Sorglos-Finanzierung durch die NORIS Bank.

Quelle, 851 Fürth, Großversand

Quelle INTERNATIONAL

Europas größtes Versandhaus
25 Warenhäuser, 125 Verkaufsstellen

2 Leistungs-Beispiele von 40 aus unserem HiFi-Boxen-Programm.

10 Watt nur **45.–**

30 Watt nur **59.–**
(passend zu obigem Gerät)

Das Quelle HiFi-Boxen-Programm ist unübertroffen in Qualität, Ausführung und Preis.

Sichtbarer Komfort durch Technik

Automatic-Scheibenheber

- Kein lästiges Kurbeln mehr: Ein Knopfdruck genügt und jede gewünschte Fensterscheibe senkt oder hebt sich automatisch.
- Gönnen Sie sich diesen praktischen Zusatz, wenn Sie Ihren nächsten Wagen bestellen.

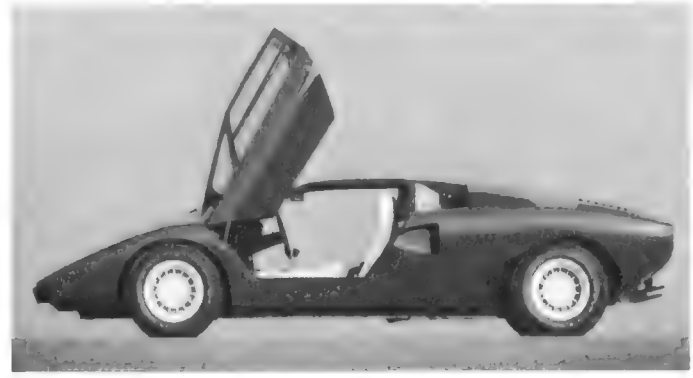
brose coburg

Leserbriefe

Meinung nach bei Autos wie dem Countach fehl am Platze. Denn diese wurden sicherlich nicht mit aufgeklappten Leuchten gestylt.

einwandfrei, daß ich den Einsatzpreis stets wiederbekam. Natürlich darf man seine eigenen Arbeitsstunden nicht rechnen. Aber das Ganze soll ja ein Hobby sein.

Otto Schütze, Ratingen-Hauser



Schlafaugen lieber geschlossen: Countach.

Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie in Zukunft bei allen Testwagen mit Klappscheinwerfern diese in Normalstellung belassen würden.

Peter Hirt, Grenchen, Schweiz

Ob der genannte Porsche turbo, den Herr Beyer mit seinem Ferrari BB so eindeutig abhängte, eventuell einen Wohnwagen oder gar eine Straßenwalze angehängt hatte und dies der Ferrari-Fahrer wegen seines horrenden Tempos gar nicht sah?

Andreas Dudli, Uster, Schweiz

Ich selbst habe mich stets für hochwertige und technisch interessante Autos begeistert. Natürlich konnte ich mir niemals ein solches Fahrzeug neu leisten. Aber trotzdem habe ich eine große Anzahl von ihnen besessen: BMW 328, Mercedes 300 SL, Corvette, ISO-Rivolta, Jaguar E und heute Maserati Ghibli.
Das ganze Geheimnis liegt einfach darin, daß man etwas warten muß, bis diese Autos im Gebraucht-Handel erscheinen. Dann kosten sie ungefähr ein Viertel des Neupreises. Verluste habe ich bisher niemals gehabt, denn beim Weiterverkauf nach ca. zwei Jahren waren sie optisch und technisch so

Facelifting

Während einer Fahrt nach Stuttgart entdeckte ich auf einem Rastplatz einen Mercedes 230.6, neuestes Baujahr, mit dieser umgeänderten Frontpartie. Auf Befragen des Besitzers wurde mir mitgeteilt, daß diese nachträgliche Umänderung von einem Spezial-Karosserie-

Neue Lampen: kleiner Mercedes.

werk in Hannover vorgenommen wurde, der Firma Paul Stolle KG Karosseriefabrik.

Gebrüder Lauterbach, Hannover

Warum Tausende sterben werden

Problematische Entscheidung: keine Anschnallpflicht trotz Gesetz. Heft 19, Seite 11.

Es erscheint paradox, daß Anschnallen im Auto gesetzlich vorgeschrieben, eine Mißachtung dieser Anordnung jedoch nicht geahndet werden soll – ganz im Gegensatz zu der neuerlich erwogenen allgemeinen Ge-

schwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen. Denn es darf angenommen werden, daß sich die Verantwortlichen sehr wohl darüber im klaren sind, welche Maßnahmen am ehesten geeignet sind, die Zahl der tödlichen und schweren Verletzungen im Straßenverkehr zu senken.

Oder ist den Verantwortlichen tatsächlich überhaupt nicht daran gelegen, das Risiko auf unseren Straßen zu verringern? Manchmal entsteht der Eindruck, als brauche der Staat die Unfälle.

Lothar Spurzem, Mülheim-Kärlich

Schnelles Ende

HR-Reifen im Schnellauftest: Probleme bei hohen Geschwindigkeiten. Heft 12, Seite 54 und Briefe.

Die Erfahrungen Ihres Lesers Schild kann ich nur bekräftigen, da ich selbst mit einem Fulda Rasant reingefallen bin. Während einer längeren Autobahnfahrt begann sich mein Wagen derart zu schütteln und unkontrollierbar zu verhalten (erst bei 160 km/h, dann zunehmend bei immer niedrigeren Geschwindigkeiten), bis selbst ein Fahren mit 10 km/h nicht mehr möglich war und der Wagen abgeschleppt werden mußte.

In der Werkstatt stellte man fest, daß die Reifen (Fulda Rasant Steel 175 SR 14, ca. 6000 Kilometer gelaufen) so deformiert und verzogen waren, daß man dagegen ein Ei als kreisrund bezeichnen konnte.

Der Reifenhändler erklärte mir nach einigem Zögern, er habe bisher rund 100 Satz Reifen dieser Serie ausgetauscht (angeblich Materialfehler) und er frage sich selbst, „wie es Fulda gelungen sei zu verhindern, daß dies nicht an die Öffentlichkeit gelangt".

Manfred Jütte, München

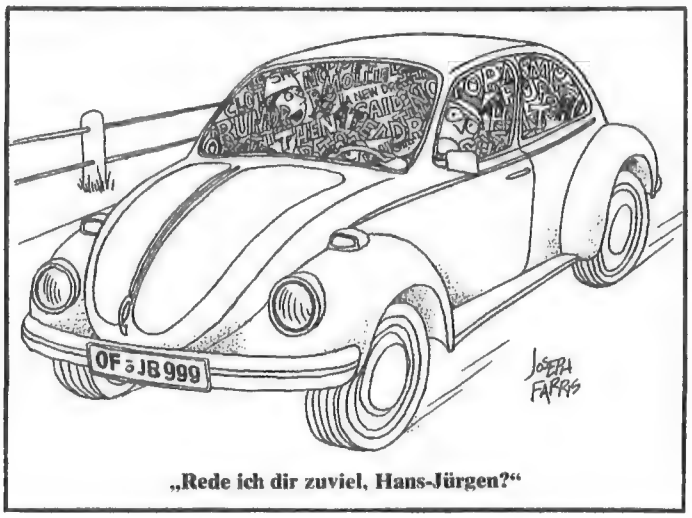
Abfahrtslauf

Mit Vollgas bergab: Gefahr für die Motoren? Heft 18, Seite 64.

Als langjähriger Renault-Fahrer (4 CV, Dauphine-Gordini, R 8 Gordini 1100 und R 8 Gordini 1300) verstehe ich Ihre Ängstlichkeit bei der Talfahrt mit dem R 5 beim besten Willen nicht. Das „betagte Stoßstangentriebwerk" des R 5 drehte jedenfalls im Dauphine-Gordini bei Talfahrt 6200 U/min, wobei man höchstens 200 Touren als Fehler des Drehzahlmessers ansetzen kann, ohne daß hierbei irgendein Defekt des Ventiltriebs aufgetreten wäre. Gleiche Werte wurden auch mit dem 45 PS R 8-Motor erreicht.

Der Sie beunruhigende Geräuschpegel dürfte wohl durch zu groß eingestelltes Ventilspiel entstanden sein. Meines Erachtens ist es unfair, wegen dieses subjektiven Eindrucks den R 5-Motor abzuqualifizieren.

Rainer Doepgen, Köln



„Rede ich dir zuviel, Hans-Jürgen?"

S-CD 3296

Weltbestleistung

Der 450 SEL 6.9 setzt neue Maßstäbe in der automobilen Spitzenklasse.

Von Helmut Eicker

Für den seit Jahren anhaltenden geschäftlichen Erfolg von Daimler-Benz – selbst im Krisenjahr 1974 blieben die Stuttgarter Autobauer von jedweder Kurzarbeit verschont – gibt es naturgemäß eine ganze Reihe von Erklärungen: Die weite Streuung des Produktionsangebots auf Personen- und Lastwagen, auf Busse und Großmotoren, die behutsame Expansions- und Modellpolitik sowie die beispiellose Kultivierung des Diesel-Personenwagens zählen zu den wichtigsten.

Nicht minder bedeutungsvoll für den Dauererfolg der ältesten Autofabrik der Welt sind aber auch das konsequente Streben nach hochentwickelter Technik und bestmöglicher Qualität, nach Sicherheit und werterhaltender Modellkonstanz.

Als beredtes Beispiel für diese Firmen-Philosophie kann der im Mai präsentierte Mercedes-Benz 450 SEL 6.9 gelten, der als Spitzenmodell der S-Klasse und als Nachfolger des 1972 ausgelaufenen, bis dahin rund 6500mal verkauften 300 SEL 6.3 auftritt.

Außergewöhnlich sorgfältig wurde bei dem anspruchsvollen Projekt 6.9 nicht nur die technische Seite behandelt – mit Bedacht und viel Gespür wurde selbst der Zeitpunkt für den Serienanlauf gewählt: Man wartete damit, bis die Diskussion um das Auto wieder sachlicher und damit freundlicher geführt wurde. Nicht minder gründlich wurde bei der Frage verfahren, wie sich das neue Flaggschiff rein äußerlich präsentieren solle. Schließlich konkurriert der 6.9 in der absoluten Spitzenklasse des internationalen Automobilbaus, wo Repräsentation und Prestige bekanntlich gewichtige Rollen spielen und wo nicht wenige potente Käufer auf Anhieb erkennen lassen möchten, in welch nobler automobiler Preisklasse sie sich angesiedelt haben.

Nicht auffällige Details, sondern betonte Gediegenheit bestimmen das Äußere des 70 000 Mark-Autos.

Auf einen Blick

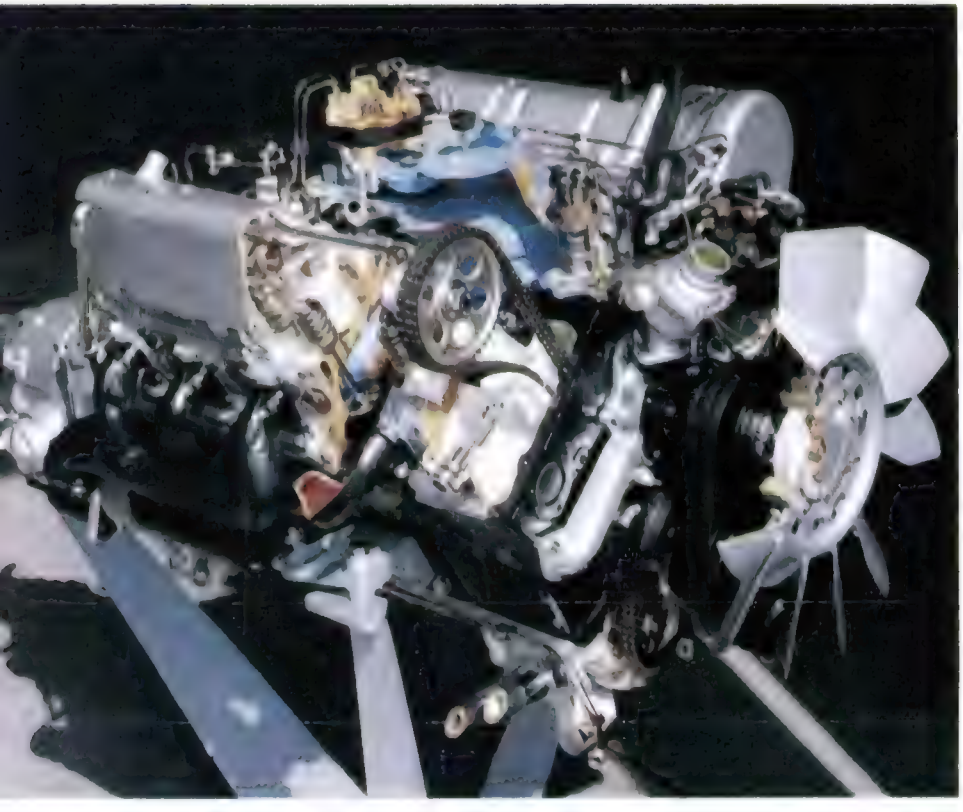
Exclusive, sehr geräumige Hochleistungslimousine der obersten Preis- und Leistungsklasse. Elegant geformte Karosserie mit überdurchschnittlichen Sicherheitsmerkmalen und hervorragender Verarbeitungsqualität. Reichhaltige, hochwertige Serienausstattung. Durch aufwendige Hydropneumatik hervorragender Federungskomfort und sichere Fahreigenschaften auch bei hohen Geschwindigkeiten. Durch großvolumigen, kultivierten Achtzylindermotor sehr gute Fahrleistungen und erstklassiger Antriebskomfort, Höchstgeschwindigkeit 234 km/h. Verbrauch 23,2 L/100 km.

In Untertürkheim entschied man sich indes für vornehmes Understatement und ummantelte die aufwendige 6.9-Technik mit der vergleichsweise schlichten Karosserieform, die auch für die Modelle 280 SEL, 350 SEL und 450 SEL verwendet wird, wobei es nach gut schwäbischer Sitte freilich nicht am Hinweis auf die wirtschaftlichen Vorteile dieser Lösung fehlt. Tatsächlich läßt sich das Top-Modell der S-Klasse nur an der Heckaufschrift, an den serienmäßigen Scheinwerfer-Wischern und an der etwas breiteren Reifen-Dimension erkennen. Daß der Vorstandsbeschluß richtig war, den 6.9 in der jetzigen Form zu bringen, läßt sich bereits heute erkennen: Um der Nachfrage entsprechen zu können, mußte die ursprünglich vorgesehene Produktion von 1000 Einheiten pro Jahr verdoppelt werden.

Funktionelle oder sicherheitstechnische Nachteile brauchten bei der seit 1972 in Produktion befindlichen Karosserie ohnehin nicht in Kauf genommen zu werden. Mit dem hohen Qualitäts-Niveau, den großzügigen Platzverhältnissen, der gediegenen Ausstattung und so durchdachten Details wie den schmutzabweisenden Windleitprofilen im Bereich von Front-, Heck- und Seitenscheiben genügt sie auch heute noch allerhöchsten Ansprüchen.

Läßt schon der normale 450 SEL im Karosseriebereich kaum Wünsche offen, so verwöhnt der 6.9 seine Passagiere zusätzlich durch eine Reihe wertvoller, serienmäßig eingebauter Ausstattungsdetails, durch die seine Spitzenstellung wirkungsvoll unterstrichen wird. Für körperliches Wohlbefinden sorgt eine nach dem Kühlschrank-Prinzip arbeitende, in das Heizsystem integrierte Klima-Anlage, die zudem durch eine Wärmeschutz-Rundumverglasung

Mühelose Bedienbarkeit und hohe Qualität kennzeichnen das großzügige Interieur. Der große Achtzylinder besticht gleichermaßen durch Kraft und Kultiviertheit.



unterstützt wird. Wohlbefinden vermitteln auch die hochwertige Velourspolsterung, die Höhenverstellung an beiden Vordersitzen sowie die klappbare Armlehne am Beifahrersitz, durch die allerdings der bequeme Zugriff zur Lehnenverstellung beeinträchtigt wird.

Während sich der 6.9 äußerlich eher schlicht gibt, dokumentiert er seine Spitzenstellung innerhalb der Baureihe durch eine ungewöhnlich hochwertige und reichhaltige Ausstattung.

Während Automatik-Dreipunktgurte und Kopfstützen an allen vier Sitzen der Unfallsicherheit dienen, erleichtern Servolenkung, automatisches Getriebe, Zentralverriegelung und elektrische, beim Testwagen jedoch allzu gemächlich operierende Fensterheber die Bedienung. Ohne Aufpreis bekommt man beim 6.9 schließlich auch einen Drehzahlmesser mit integrierter Quarzuhr sowie Verbundglas an Front- und heizbarer Heckscheibe, bei der unnötiger Stromverbrauch dadurch vermieden wird, daß sich die Beheizung nach einer bestimmten Zeit selbsttätig abschaltet.

Eine automatische Zeitschaltung ist auch bei der Innenraum-Beleuchtung vorgesehen, die nicht unmittelbar nach dem Schließen der Tür erlischt, sondern erst einige Sekunden später.

Eine vorwiegend für das Fahren auf geschwindigkeitsbeschränkten amerikanischen Fernstraßen nützliche Einrichtung ist der sogenannte Tempomat. Ein kleiner Hebel links vom Lenkrad gestattet durch Antippen konstantes Einhalten aller beliebigen Geschwindigkeiten oberhalb von 40 km/h ohne Gasgeben.

Auch ohne diese technische Spielerei machte der Umgang mit dem Testwagen einmal mehr deutlich, durch welch unerreicht hohen Qualitätsstandard sich Sindelfinger Karosseriebau heute auszeichnet. Am leisen, aber dennoch satten Schlag der Türen dokumentiert er sich ebenso wie in deren absoluter

Schließsicherheit oder in der perfekten Paßform aller Innenraumverkleidungen – um nur einige Beispiele zu nennen.

Im Gegensatz zum wenig differenten Äußeren unterscheidet sich die Technik unter der Karosserie des 6.9 sehr nachhaltig von derjenigen der Schwestermodelle. Aufbauend auf dem Achtzylindermotor des früheren 6.3 Liter ist in Untertürkheim ein Triebwerk entstanden, das nicht nur in Leistung und Laufkultur höchsten Ansprüchen genügt, sondern bei dessen Entwicklung auch zeitgemäße Forderungen an Wartungs- und Umweltfreundlichkeit berücksichtigt wurden. Die Anhebung des Hubraums, die durch Vergrößerung der Zylinderbohrung von 103 auf 107 mm (Hub 95 mm) zustande kam, wurde in erster Linie zur Kompensation leistungsmindernder Abgasreinigungs-Maßnahmen sowie ebenfalls Leistung aufnehmender Nebenantriebe für Hydropneumatik und Kältekompressor durchgeführt, hatte gewiß aber auch Prestige-Gründe.

Neben hervorragenden Fahrleistungen sorgt der großvolumige Achtzylindermotor zusammen mit der Dreigang-Automatik für ein Höchstmaß an Laufkultur und Fahrgenuß.

Die Nennleistung des genau 6834 ccm großen, mit einer Bosch-K-Jetronic ausgerüsteten V8 beträgt stattliche 286 PS bei 4250 U/min. Nicht weniger eindrucksvoll ist der Drehmomentverlauf, der sein Maximum von 56 mkg bei 3000 U/min erreicht und im weiten Bereich von 1000 bis 4200 Umdrehungen nicht unter die imponierende 50 mkg-Grenze absinkt.

Mit diesen Werten ist der 6.9 derart gut gerüstet, daß selbst das hohe Fahrzeuggewicht von knapp zwei Tonnen ein Vordringen des Luxusliners in sportwagenmäßige Fahrleistungsbereiche nicht verhindern kann. Bei den Messungen, die auto motor und sport mit dieser stärksten deutschen Limousine durchführte, ergaben sich für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h 8,2 s, für den Kilometer mit stehendem Start wurden 28,8 s benötigt, und als Höchstgeschwindigkeit registrierten die Stoppuhren 234 km/h.

Sind diese Werte für sich schon höchst bemerkenswert, so erst recht die Art und Weise, wie sie im perfekten Zusammenspiel von Motor und automatischem Getriebe zustande kommen. Trotz der Schwere des Fahrzeugs sorgt die unbändige Kraft des gleichermaßen leisen wie geschmeidigen Triebwerks für ein Höchstmaß an Antriebskomfort und Fahrgenuß. Geräuschmindernd wirkt sich dabei die gegenüber dem 450 SEL längere, die Motordrehzahl herabsetzende Hinterachsübersetzung aus. Damit die hohe Antriebskraft auch sicher auf die Straße übertragen wird, ist das Differential mit Hilfe von Lamellen-Kupplungen selbsthemmend ausgeführt.

Erscheint diese Maßnahme für das Fahren auf trockener Fahrbahn auch ausreichend, so kann sie doch kaum darüber hinwegtäuschen, daß der 6.9 bei Glätte etwas schwieriger zu handhaben ist. Eine gewisse Verbesserung, auch in bezug auf das hohe Gesamtgewicht, könnte hier durch Verwen-

Zur Serienausstattung gehören

- Automatische Niveauregulierung
- Automatisches Getriebe
- Servolenkung
- Differentialsperre
- Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet
- Bremskraftverstärker
- Bremsbelagverschleiß-Warnleuchte
- Tempomat
- Klimaanlage
- Colorverglasung
- Front- und Heckscheibe Verbundglas
- Heizbare Heckscheibe
- Drehzahlmesser
- Elektrische Fensterheber
- Halogen-Haupt- und Nebelscheinwerfer
- Nebelschlußleuchte
- Vier Automatik-Sicherheitsgurte
- Vier Kopfstützen
- Klappbare Armlehnen vorn und hinten
- Scheinwerfer-Reinigungsanlage
- Sitzhöhenverstellung vorn
- Zentralverriegelung

Auch in extremen Fahrsituationen verhält sich der 6.9 fahrstabil und neutral.

Diamanten sind ewig.

Bei uns halten sie vier Tage.

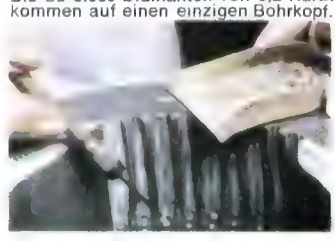
Härtegrad 10. Diamanten, die härtesten Steine der Welt. Teuer und schön. Doch Schönheit ist am Bohrturm nicht gefragt, wo sich bis zu 1.600 Karat durch härteste Gesteinsschichten in die Tiefe fressen: Industrie-Diamanten am Bohrkopf.

Bis zu 8.000 Stück sitzen auf einem Meißel durchschnittlicher Größe. Sie sind immer dann gefragt, wenn die normalen Blatt- oder Rollenmeißel aus härtestem Stahl es nicht mehr schaffen.

Zwischen 30.000 und 100.000 DM kostet so ein Diamant-Meißel, der durchschnittlich 100 Bohrstunden hält – oft aber auch viel kürzer. Der sofort durch einen neuen ersetzt werden muß, wenn er abgenutzt ist. Und dann beginnt die kräftezehrende, eintönige Routine des „Round-Trip", das mühevolle Einholen des Bohrgerätes.

Bei 3.000 Meter Tiefe heißt das: 333 Rohre von 9 Meter Länge müssen aus dem Bohrloch gezogen werden. Nach jedem dritten Rohr wird dieses Gestänge auseinandergeschraubt, werden die 27 Meter langen Teilstücke im Bohrturm abgestellt. Bis man dann endlich das Endstück oben hat, den abgenutzten Meißel auswechseln und 3.000 Meter Bohrgestänge wieder zusammenschrauben und einfahren kann.

Bis zu 8.000 Diamanten von 0,2 Karat kommen auf einen einzigen Bohrkopf.



Mindestens 6 Stunden dauert ein solcher Round-Trip selbst bei den erfahrensten Bohrmannschaften, und bis zu 30mal wird er nötig bei einer einzigen Bohrung. Kostspielige Diamant-Meißel verlängern zwar diese Intervalle im harten Gestein, aber auch sie halten nicht ewig.

Die Suche nach Öl und Erdgas ist ein mühseliges und kostspieliges Geschäft. Jede einzelne Suchbohrung dauert Wochen und Monate, kostet viele Millionen Mark und ist doch meist vergebens.

Trotz gründlichster geologischer Voruntersuchungen wird nur eine von 15 Suchbohrungen in aller Welt fündig, und nur jede siebente fündige Bohrung stößt auf ein Vorkommen, das wirtschaftlich genutzt werden kann.

Die Chance steht 1:100.

Viel Arbeit liegt noch vor uns. Mut, Entschlossenheit und eine Menge Geld sind erforderlich, um eine reibungslose Energieversorgung für unsere Zukunft zu sichern.

Mehr Informationen zu diesem Thema erhalten Sie von: ESSO A.G. · Information 4 2000 Hamburg 65 · Postfach 680 120

Es gibt viel zu tun. Packen wir's an.

ESSO

Der neue Receiver regie 450. Hier dient die Technik allein der Musik.

Ein großer Augenblick: Braun bringt den neuen Receiver regie 450. Einen Receiver, der sich ganz konsequent in das einreiht, was man Braun High Fidelity nennt. Und der aus diesem Grunde vielen Musikfreunden mehr bieten kann als andere. Warum?

Das regie 450 rückt das Musikerlebnis wieder in den Vordergrund.

Viele Receiver lassen uns glauben, Musik könne man nur mit Meßinstrumenten beurteilen. Und die Technik sei nur dazu da, um den wenigen „HiFi-Spezialisten" immer bessere Daten oder Diagramme bieten zu können.

Natürlich: Auch das regie 450 weist Spitzenwerte auf, die man kaum bei einem anderen Receiver dieser Preisklasse findet. „Aber", so Dipl.-Phys. W. Hasselbach, „Braun setzt diese Technik – ganz

bewußt – einzig dazu ein, um die Musik noch sauberer, noch transparenter, unverfälschter und – sagen wir es ruhig – noch musikalischer zu verarbeiten." Und das können Sie hören.

Einem so ungewöhnlichen Receiver wie dem regie 450 sollte man natürlich nicht jeden Plattenspieler oder jede Box zur Seite stellen. Dann geht unweigerlich viel Qualität und damit Musikgenuß verloren.

Bleiben Sie beim Aufbau Ihrer Anlage im Braun HiFi-System.

Die wirklich optimale Musikwiedergabe hören Sie, wenn Sie das regie 450 mit dem Plattenspieler PS 450 oder 500 und den neuen Kompaktlautsprechern aus dem Braun HiFi-System kombinieren. Denn im Braun HiFi-System ist alles harmonisch und bis ins kleinste Detail sorgfältig aufeinander abgestimmt. Was bei weitem nicht nur eine Sache von technischen Daten ist. Sondern auch die des musikalischen Empfindens der Braun Entwicklungs-Ingenieure. Gehen Sie zu einem unserer Fachhändler. Und hören Sie sich mit eigenen Ohren an, was Ihnen Braun High Fidelity mehr bringt.

Wenn Sie weitere Fragen zum Thema High Fidelity haben, stehen wir Ihnen gern zur Verfügung. Schreiben Sie uns einfach: Braun AG, Abt. E-MVF, 6 Frankfurt 19, Postf. 190265.*

Unsere neuen 3-Weg-Kompaktboxen. Hier: L 530. Und der neue Kopfhörer KH 500.

*In der Schweiz: Telion AG, CH 8047 Zürich, Albisrieder Straße 232
In Österreich: Silva-Schneider, A 5083 Gartenau/Salzburg

Braun High Fidelity. Unser Wissen bringt Ihnen mehr. BRAUN

dung von Leichtmetall für den voluminösen Zylinderblock erzielt werden, weil auf diese Weise das Achslastverhältnis günstiger aufgeteilt würde.

Andere Motor-Details erscheinen hingegen auch langfristig zukunftssicher. So gewährleistet die Trockensumpfschmierung nicht nur Schmiersicherheit in extremen Fahrsituationen, sondern aufgrund ihres großen Ölvolumens auch eine Ausdehnung der Ölwechselintervalle auf 15 000 km. Wartungsfreundlichkeit wird außerdem durch eine kontaktlose und damit verschleißfreie Transistorzündung sowie durch den hydraulischen Ventilspielausgleich erzielt. Demselben Zweck dienen auch neuartige Zylinderkopfdichtungen aus Ferrolastic, die das speziell bei einem Achtzylinder aufwendige Nachziehen der Befestigungsschrauben überflüssig machen.

Daß der Umgang mit dem Mercedes 6.9 zu einem insgesamt beeindruckenden Erlebnis wurde, liegt zu einem wesentlichen Teil an seinen hervorragenden Motoreigenschaften. Das überlegene Leistungspotential und die kultivierte Laufruhe verhelfen dem großvolumigen Achtzylinder zu einer absoluten Spitzenposition, die nicht zuletzt noch einen positiven Aspekt dadurch bekommt, daß sich der Testverbrauch mit 23,2 Liter/100 km angesichts der gebotenen Fahrleistungen und des hohen Fahrzeuggewichts in durchaus akzeptablen Grenzen hielt.

Auf ebenbürtigem technischen Niveau wie das Antriebsaggregat zeigt sich das Fahrwerk des 6.9. Bei den bei Daimler-Benz üblichen strengen Maßstäben für Fahrsicherheit und Federungskomfort war es angesichts der gebotenen Kraftentfaltung des V8 kein leichtes Unterfangen, hier eine ad-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Achtzylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 107 x 95 mm, Hubraum 6834 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 286 PS bei 4250 U/min, spezifische Leistung 41,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 56,0 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (4250 U/min) 13,5 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, 1 obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Nockenwellenantrieb durch Kette, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 16 Liter, Trockensumpfschmierung mit Ölfilter, Ölinhalt 12 Liter, mechanische Benzineinspritzung mit Luftmengenmessung, elektrische Benzinpumpe, 96 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 88 Ah, Drehstromlichtmaschine 1050 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, automatisches Dreiganggetriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,31 (6,12), II. 1,46 (3,87), III. 1,0 (2,65), R. 1,84 (4,88), Achsantriebsübersetzung 2,65.

FAHRWERK

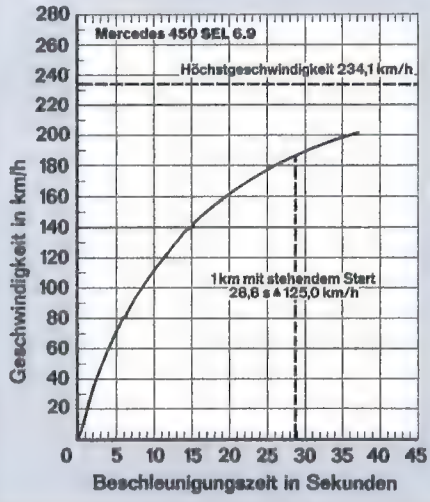
Rahmenbodenanlage mit Karosserie verschweißt, vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern und hydropneumatischer Federung mit Federbeinen und Gasfeder-Speichern, Stoßdämpfer im Federbein, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern (DB-Diagonal-Pendelachse) mit Anfahrmomentausgleich und hydropneumatischer Federung mit Federbeinen und Gasfeder-Speichern, Stoßdämpfer im Federbein, Stabilisator, Servo-Lenkung mit Lenkungsdämpfer, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, vorn und hinten Scheibenbremsen, Fußfeststellbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6½ J x 14, Gürtelreifen Michelin XWX 215/70 VR 14.

ABMESSUNGEN

Radstand 2960 mm, Spur 1521/1505 mm, Außenmaße 5060 x 1870 x 1410 mm, Innenbreite vorn 1510 mm, hinten 1550 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 950 mm, hinten 960 mm, Sitztiefe vorn 490 mm, hinten 525 mm, Knieraum hinten 120–325 mm, Wendekreis links 11,7 m, rechts 11,8 m, 3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1995 kg (davon Vorderachse 1125 kg, Hinterachse 870 kg, Gewichtsverteilung 56,4 : 43,6), zulässiges Gesamtgewicht 2420 kg, Zuladung 425 kg, Personenindexzahl 5,0, zulässige Anhängelast gebremst 1200 kg, ungebremst 750 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 6,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 8,2 kg/PS.



FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	234,1 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,3 s
0 bis 60 km/h	4,0 s
0 bis 80 km/h	5,8 s
0 bis 100 km/h	8,2 s
0 bis 120 km/h	11,3 s
0 bis 140 km/h	14,4 s
0 bis 160 km/h	19,5 s
0 bis 180 km/h	25,7 s
0 bis 200 km/h	35,8 s
1 km mit stehendem Start	28,8 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	43 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	62 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	65 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	68 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	78 Phon (dBA)
Bei 200 km/h	81 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn ca. 125 km/h	19,8 L/100 km
Autobahn ca. 165 km/h	25,5 L/100 km
Landstr. ca. 70 km/h	21,1 L/100 km
Landstr. ca. 85 km/h	24,8 L/100 km
Kurzstrecke	20,0–25,0 L/100 km
Testverbrauch	23,2 L/100 km

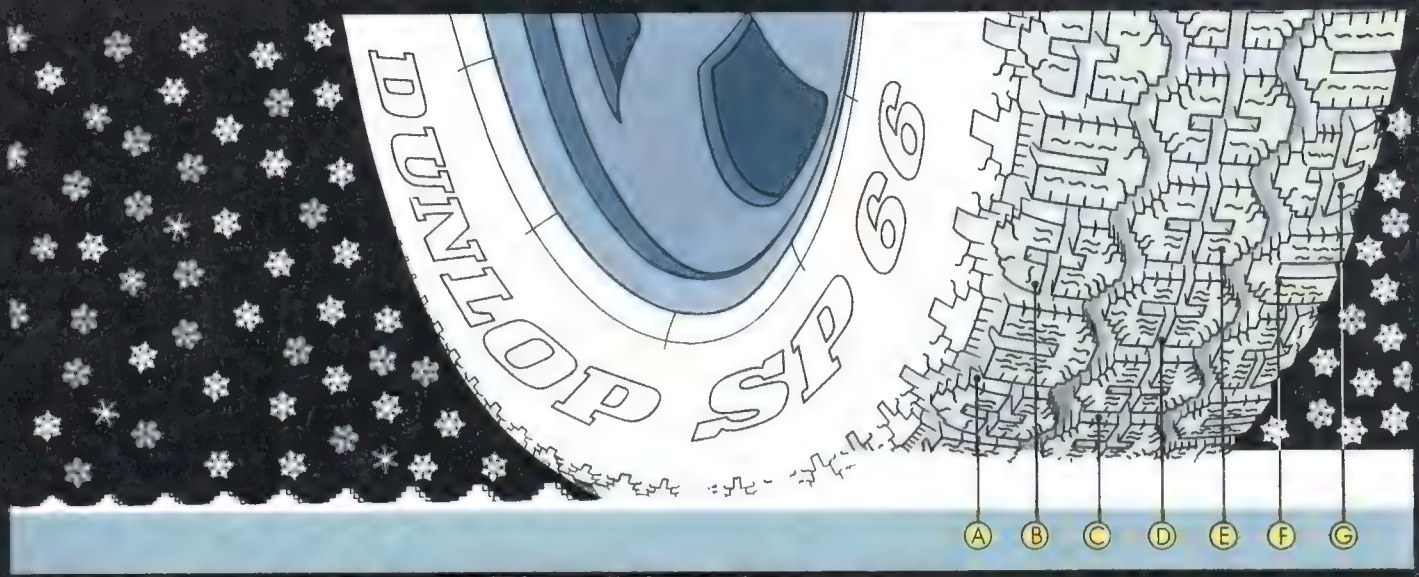
WARTUNG

Inspektion und Ölwechsel alle 15 000 km
Hersteller: Daimler-Benz AG. Stuttgart-Untertürkheim.

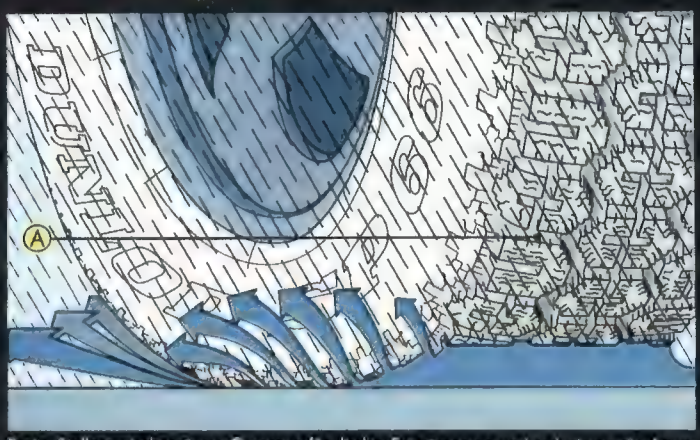
PREISE

Limousine 450 SEL . . . DM 69 930,–

Weil niemand weiß, was der Winter bringt, hilft der Dunlop SP 66 Icegrip gegen Reif, Nässe, Regen, Aquaplaning, Matsch, Schnee und Eis.



Der neue Dunlop SP 66 Icegrip: ausgezeichnete Verzahnung auf Tiefschnee und bei Schneematsch.



Breite Stollenzwischenräume Ⓐ sorgen für direkte Entwässerung und reduzieren die Aquaplaning-Gefahr entscheidend.

Die Haftmischung, dazu die vielen hundert Lamellen-Schnitte Ⓔ vermindern die Rutschgefahr bei Eis und Glätte erheblich.

Bei normalen Straßenverhältnissen kann der Icegrip bis Tempo 160 gefahren werden, weil er ein moderner Stahlgürtel-Reifen ist.

In den nächsten Monaten müssen Sie und Ihr Auto umlernen. Vor uns liegt der erste Winter ohne Spikes.

Für diese Situation hat Dunlop vorgesorgt. Mit einem Winterreifen, der Ihnen ein hohes Maß an aktiver Sicherheit bietet: dem Dunlop SP 66 Icegrip, einem Haftreifen der neuen Generation.

Der Icegrip bietet auf Eis*) zwar nicht die Sicherheit eines Spikesreifens (das kann zur Zeit kein Reifen), dafür aber viele Sicherheiten, die wiederum kein Spikesreifen bieten könnte.

Breite Stollenzwischenräume Ⓐ und klar gegliederte Profilblöcke Ⓑ sorgen für ausgezeichnete Verzahnung bei Schnee und Schneematsch. Die wechselweise Anordnung von runden Schulterstollen Ⓖ und Spurkantenstollen Ⓕ macht den Reifen griffiger auf Tiefschnee.

Die Nuten Ⓓ und Querrillen Ⓒ verkürzen den Bremsweg entscheidend. Breite Stollenzwischenräume sorgen für direkte Entwässerung und vermindern die Aquaplaning-Gefahr. Die Haftmischung und seine vielen hundert Lamellen-Schnitte Ⓔ vermindern die Rutschgefahr bei Regen und auf Eis erheblich. Treppenförmige Stollenkanten geben guten Griff auf glatter Straße.

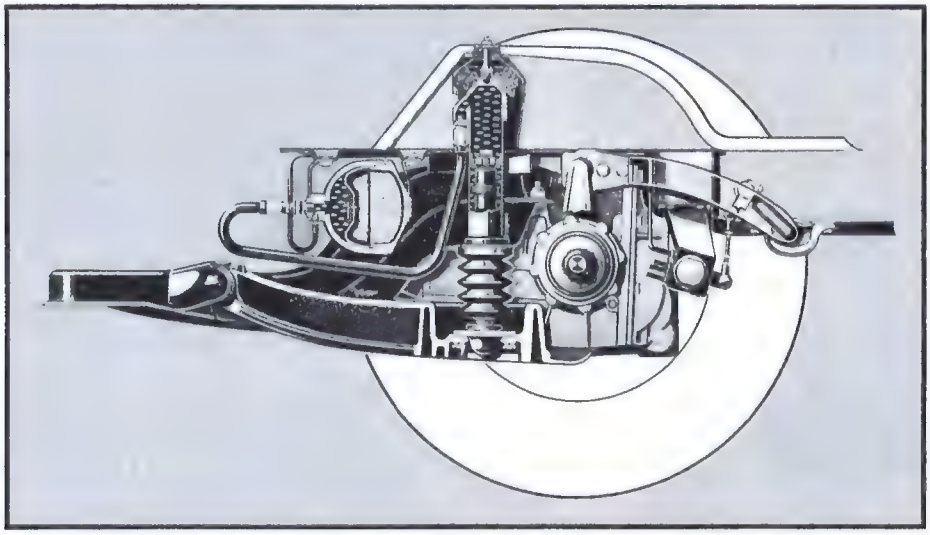
Tests ergaben, daß der Icegrip außer auf Eis*) klar besser ist als die Spikesreifen zuvor. Auch im Vergleich mit M+S-Reifen schneidet der neue Icegrip gut ab. Gegenüber seinem M+S-Vorgänger bei Dunlop z. B. bringt er eine wesentliche Verbesserung der Fahreigenschaften auf trockener Straße, in der Haftung auf Eis ist er dem Vorgänger klar überlegen, verhält sich auf Schnee, nasser Straße und bei Aquaplaning-Gefahr deutlich besser. Und er bringt zusätzlich mehr Kilometer.

Als Stahlgürtel-Reifen darf er übrigens bis 160 km/h gefahren werden, was Sie aber nur bei trockener Straße ausnutzen sollten. Denn auch der beste Reifen kann einen vorsichtigen Fahrstil im Winter nicht ersetzen.

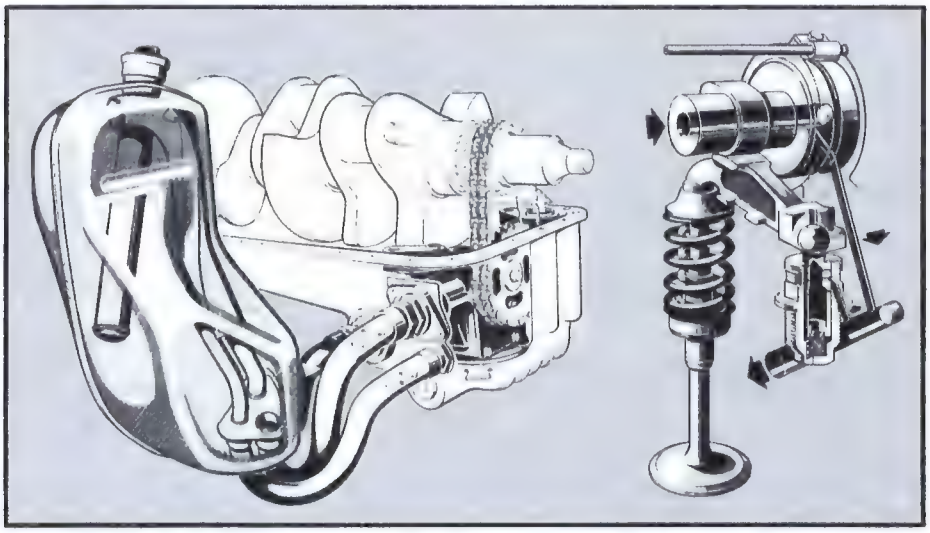
*) Wenn irgendwo in der Reifenwerbung die Behauptung aufgestellt wird, der beworbene Haftreifen sei auf Eis so gut wie ein Spikesreifen zuvor, so bezieht sich das auf extrem niedrige Temperaturbereiche (ca. –9° bis –40° C), die in der Praxis bei uns kaum auftreten. Hierzulande liegt die Eistemperatur vorwiegend um den Gefrierpunkt. In diesem Temperaturbereich ist kein moderner Haftreifen den früheren Spikesreifen vergleichbar.

DUNLOP SP STAHLGÜRTEL

Der Dunlop SP66 Icegrip. Gegen Winter.



Die hydropneumatischen Federelemente wurden in die Koppelachse integriert.



Trockensumpfschmierung und Ventilspielausgleich erleichtern die Wartung.

Zum Vergleich	Daimler-Benz 450 SEL 6.9	Daimler-Benz 450 SEL	Monteverdi 375/4	BMW 3.3 L	Buick Century Regal
Hubraum ccm	6834	4520	7207	3295	5724
Leistung PS bei U/min	286/4250	225/5000	310/4600	190/5500	165/3800
Testverbrauch L/100 km	23,2	19,9	19,5	15,8	23,2*
Preis DM	69 930,–	44 444,–	ca. 87 000,–	29 980,–	25 169,–
Beschleunigung in s					
0– 60 km/h	4,0	5,0	4,6	4,2	5,8
0– 80 km/h	5,8	7,4	6,6	6,2	8,6
0–100 km/h	8,2	10,5	9,8	9,3	12,5
0–120 km/h	11,3	13,8	13,3	13,0	17,9
0–140 km/h	14,4	18,1	17,7	17,7	26,2
0–160 km/h	19,5	24,4	24,3	20,8	–
0–180 km/h	25,7	32,9	34,0	–	–
1 km mit stehendem Start	28,8	30,6	30,7	30,3	34,5
Höchstgeschwindigkeit km/h	234,1	211,8	211,8	206,9	179,1

*Normalbenzin

äquate Lösung zu finden. Nach Aussagen der Mercedes-Techniker war es trotz der schon beim 450 SE/SEL verwendeten Hinterachse mit Anfahrmomentausgleich und Bremsmomentabstützung und mit Bremsnickabstützung an der Vorderachse nicht möglich, mit einer konventionellen Stahlfederung die angestrebten – natürlich sehr hohen – Komfortergebnisse zu realisieren. Hatten solche Probleme beim früheren 300 SEL 6.3 seinerzeit zur Luftfederung geführt, so erhielt beim neuen 6.9 ein hydropneumatisches Federungssystem den Zuschlag, wie es in ähnlicher Form bereits seit langem erfolgreich von Citroen verwendet wird.

Der grundsätzliche Vorteil dieses Prinzips besteht darin, daß durch die automatische Niveauregulierung, die unabhängig von der Belastung für stets

Die erstmals bei Mercedes serienmäßig verwendete Hydropneumatik verleiht dem 6.9 nicht nur überlegenen Federungskomfort, sondern auch erstklassige Fahreigenschaften.

gleichbleibende Federwege sorgt, eine erheblich weichere Grundfederung gewählt werden kann. Diese größere Weichheit des Federungssystems führt gegenüber der Stahlfederung zu einem feinfühligeren Ansprechen selbst auf kleinen Bodenunebenheiten und somit zu einer insgesamt verbesserten Geschmeidigkeit. Bei groben Unebenheiten und bei abrupten Beschleunigungs- oder Bremsmanövern führt sie in Verbindung mit der besonderen Aufhängungskinematik an Vorder- und Hinterachse außerdem zu einer außerordentlich wirksamen Ruhighaltung des Aufbaus.

Abgerundet wird das ungewöhnlich gute Komfortbild durch niedrige Abrollgeräusche, die selbst bei erhöhtem Luftdruck, wie er für Autobahnfahrten und hohe Belastung empfohlen wird, niemals störend wirken. Dämpfende Gummilagerungen zwischen der Karosserie und den einzelnen Federelementen halten nahezu alle von den

Träumen Sie, was Ihnen Freud' macht. Tatsache ist aber, daß niemand auf der Welt so blendend aussieht, als daß er nicht noch etwas Unterstützung durch den rassigen Look des neuen Opel Manta vertragen könnte. Sieht er doch im 2. Gang auf der Rue Grimaldi schon schneller aus, als manch anderer im 5. Gang ist. Mit anderen Worten: Er paßt zu Ihnen. Nicht nur mit seinem gepflegten Aussehen, auch mit dem Temperament der 105 PS seines Einspritzmotors. Und mit seinem Sinn für Wirtschaftlichkeit. Wäre es Ihnen möglich, die 100 km zwischen St. Tropez und Monte Carlo nach der Elle der Deutschen Industrienorm zu fahren, würde er nur 8,7 Liter Super verbrauchen. Läßt Ihnen also noch Taschengeld genug, um sich im Salle privée des Casinos mit 20 Franc-Jetons einzudecken. „Faites votre jeu."

„Ich träumte, ich fuhr im neuen Opel Manta GT/E zum Rendezvous mit Caroline."

Machen Sie Ihren Traum wahr. Der neue Manta ist.

nd teilen Sie Ihre Freude, denn das doppelt sie: Der neue Opel
anta hat mehr Platz für die langen, schönen Beine Ihrer Beifahrerin,
ls Sie in einem Sportwagen vermuten. (Und 4 Beifahrerinnen
rlaubt der TÜV dem Manta-Fahrer!) Zögernden Damen begegnen
e weltmännisch: „Seien Sie unbesorgt um Ihre Sicherheit, Mademoiselle,
er neue Manta hat einen vollintegrierten, massiven Überrollbügel!"

Man wird Ihnen vertrauen. Wie man Ihrem Wagen vertraut. Trägt er doch ein besonderes Qualitätszeichen: Einen Kreis um einen Blitz. Trägt es mit Stolz. Manta GT/E
DM **13.900.–** a.W.*. Manta mit 1.2 l-S-Motor nur
DM **10.940.–** a.W.*. *(in Grundausstattung, unverbindliche Preisempfehlung)

OPEL GM

Rädern ausgehenden Vibrationen und Schwingungen vom Aufbau fern.

Mehr noch als bei Besetzung nur mit dem Fahrer macht sich der hohe Fahrwerksaufwand bei voller Belastung bemerkbar: Während die Stahlfederung in solchen Situationen eher an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit kommt, sorgt der dann höhere Systemdruck der Hydropneumatik automatisch für ausreichende Federungsreserven.

Es ist das Verdienst der Mercedes-Ingenieure, daß trotz des überdurchschnittlich guten Federungskomforts die Fahrsicherheit des 6.9 nicht zu kurz gekommen ist. Angefangen beim absolut sicheren Geradeauslauf bei Höchstgeschwindigkeit über problemloses Kurvenverhalten bis hin zur präzise und spielerisch zu bedienenden Servolenkung vermittelt das große Auto stets stabilen, satten Fahrbahnkontakt. Das auch in schnellen Kurven weitgehend neutral bleibende Eigenlenkverhalten geht nur dann in ein gut kontrollierbares Übersteuern über, wenn zuviel Schub auf die Antriebsräder gegeben wird.

Im Gegensatz zu anderen, einseitig auf Komfort ausgelegten Limousinen ermöglicht der 6.9 jederzeit auch eine betont sportliche Fahrweise. Daß dabei die Bremsen mit dem kraftvollen Schwergewicht mitunter ihre Mühe haben, kann nicht übersehen werden, braucht aber auch nicht zu beunruhigen: Beginnendes Fading verliert sich bereits nach kürzester Fahrstrecke, und normaler Beanspruchung ist die Bremsanlage ohnehin gewachsen.

Zieht man das Fazit aus dem umfangreichen Testprogramm, dem der 450 SEL 6.9 unterworfen wurde, so ist es weniger eine einzelne, besonders hervorstechende Eigenschaft, die an diesem Auto fasziniert, als vielmehr die einmalige Ausgewogenheit und Perfektion, mit der alle Komponenten aufeinander abgestimmt sind. Überlegene Leistung, gediegene Ausstattung und hervorragende Fahrwerksqualitäten machen in ihrer Vollkommenheit aus dem 6.9 ein Auto, das in der Welt nicht seinesgleichen hat.

auto motor sport

Testzeugnis

Mercedes Benz 450 SEL 6.9

Prüfpunkt	Bewertung*
● **AUSSTATTUNG** Gediegene, auch höchsten Ansprüchen gerecht werdende Serienausstattung. Sie beinhaltet unter anderem Klimaanlage, Colorverglasung, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, vier Kopfstützen, vier Automatikgurte, Frontscheibe und heizbare Heckscheibe aus Verbundglas, Drehzahlmesser, Scheinwerferreinigungsanlage.	1
● **BEDIENUNG UND HANDLICHKEIT** Trotz großer Fahrzeuglänge leichte Bedienbarkeit durch gute Übersichtlichkeit, niedrige Pedalkräfte und leichtgängige, präzise Lenkung. Komplette, leicht ablesbare Instrumentierung. Nicht ganz befriedigende Betätigung für Wisch/Wasch-Kombination. Elektrische, jedoch zu langsam arbeitende Fensterheber. Vorbildliche Zentralverriegelung.	1
● **FAHRSICHERHEIT** Auch bei sehr hohen Geschwindigkeiten ausgezeichneter Geradeauslauf und stabile Fahreigenschaften. Weitgehend neutrales Kurvenverhalten mit Neigung zum Übersteuern im Grenzbereich. Trotz Sperrdifferential nur mäßige Traktion bei Glätte.	2
● **KAROSSERIE** Viertürige Karosserie mit großzügigen Platzverhältnissen und überdurchschnittlichen Sicherheitsmerkmalen. Sehr gute Übersichtlichkeit. Wirkungsvolle Windleitprofile zur Sauberhaltung der Scheiben. Großer, gut zugänglicher Kofferraum. Erstklassige Verarbeitungsqualität.	1
● **KOMFORT** Durch hydropneumatische Federung und hohes Wagengewicht ausgezeichneter Federungskomfort, auch bei voller Belastung. Sehr niedriger Innengeräuschpegel. Groß dimensionierte, bequeme, mit hochwertigem Velours bezogene Sitze.	1
● **LEISTUNG** Sehr gute Beschleunigung durch günstiges Leistungsgewicht. Schon bei niedrigen Drehzahlen kräftiges Durchzugsvermögen. Höchstgeschwindigkeit 234 km/h.	1
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** Ungewöhnlich vibrationsarm und kultiviert laufender Achtzylindermotor. Perfekt abgestimmte, sanft schaltende Dreigang-Automatik. Durch lange Hinterachsübersetzung vorteilhafte Absenkung des Drehzahl- und Geräuschniveaus.	1
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** Sehr hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 57,0 Pf/km 20 000 km/Jahr . . . . . 45,2 Pf/km 30 000 km/Jahr . . . . . 41,2 Pf/km Lange Wartungs- und Ölwechselintervalle (alle 15 000 km, mindestens jedoch einmal jährlich). Unbeschränkte Garantie für ein Jahr. Gemessen an Leistungs- und Gewichtsklasse akzeptabler Kraftstoffverbrauch, Testverbrauch 23,2 Liter Super pro 100 km.	4

* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Tabac Original
Der individuelle Duft

Tabac Original After Shave - Tabac Original Shaving Cream
Pflege und Frische für die Naßrasur

Tabac Original ist das sorgfältig aufeinander abgestimmte Programm für die persönliche Pflege des Herrn:
Shaving Soap, Shaving Cream, Shaving Foam, Pre Electric Shave, After Shave Lotion, Eau de Cologne, Eau Naturelle, Luxusseife, Haartabac, Shampoo, Deodorant Spray, Anti-Transpirant Spray, Foam Bath.

„ Maurer + Wirtz

Wenig Tadel

Dauertest-Report: Ford Escort 1300 GL, Audi 50 GL, VW Golf L, Volvo 244 DL.

Während der Oldsmobile Cutlass und der Porsche 911 das Dauertest-Ziel inzwischen erreicht haben, (Porsche-Bericht in Heft 20/75), stehen zwei andere Testkandidaten erst am Anfang der Langzeit-Prüfung: ein Fiat 131 mirafiori und ein VW Polo N. Über erste Erfahrungen wird im nächsten Dauertest-Report berichtet.

Audi 50 GL: sparsam und schnell

Weitere 10 000 km hat inzwischen der temperamentvolle und viel Fahrvergnügen vermittelnde Fronttriebler aus Ingolstadt gesammelt. Trotz häufiger Vollgas-Fahrten geht der modern konzipierte Quermotor mit dem Benzin sparsam um, zumal die 8,9 l/100 km Testverbrauch bei etwas zurückhaltenderer Fahrweise leicht um einen guten Liter unterboten werden könnten.

Audi 50 GL jetzt auf Kleber V 12.

Ähnliches gilt auch für die Reifen, obschon die knapp 32 000 km für die werksseitig montierten Michelin zX der Dimension 135 SR 13 kein schlechter Wert sind. Hier wirkt sich ebenso wie beim Benzinverbrauch das niedrige Eigengewicht vorteilhaft aus. Die etwas spärliche Reifendimension hat natürlich auch im Preis ihren Vorteil: Vier neue Reifen kosten nur ca. 200 Mark.

Neben einer zweiten Bremsbelag-Erneuerung vorn wurde der Austausch des Lichtmaschinen-Reglers (auf Kulanz) erforderlich. Schließlich ist zu vermerken, daß das Radio recht störanfällig und die Aufrollautomatik des Fahrergurts bereits jetzt stark ermüdet ist, was häufig lästiges Einklemmen des Gurts beim Schließen der Tür zur Folge hat.

Audi 50 GL

km-Stand 30. 6. 26 985

km-Stand 1. 9. 36 928

Gefahrene km 9 943

Testverbrauch 8,9 L/100 km

Störungen

km 27 324
Scheinwerfer stehen zu tief
km 29 376
Motorvibrationen bei ca. 5000 U/min
km 29 419
Fensterrahmen links lose
km 30 460
Ladekontrolle flackert
km 33 990
Vorderachse poltert

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 30 622
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 168,63

Reparaturen

km 30 622
Bremsbeläge vorn erneuert DM 40,98
Regler erneuert Kulanz
km 31 666
4 neue Reifen Kleber V 12 135 SR 13 DM 183,80
Montage und Auswuchten DM 35,52

Ford Escort: anspruchslos und hart

Neu im Dauertestprogramm ist ein viertüriger, 54 PS starker Ford Escort 1300 GL, der seit seiner Übernahme bei Kilometerstand 2000 bereits über 13 000 km zurückgelegt hat. Der Kölner Bestseller bewies bis jetzt insgesamt anspruchslose Alltagstauglichkeit, wobei von den Fahrern vor allem das leicht schaltbare Getriebe, die bequemen Sitze und der große Kofferraum gelobt werden.

Weniger gut erscheinen dagegen der Federungskomfort, der insbesondere auf kurzen Bodenwellen einiges zu wünschen übrig läßt sowie die kraftlos wirkende Motor-Charakteristik. Außerdem ist die Anbringung der Sicherheitsgurte nicht optimal gelöst — sie liegen zu dicht am Hals an und die „Peitschen" sind zu lang. ▷

Ford Escort 1300 GL

km-Stand bei Übernahme 2000

km-Stand 1. 9. 15 274

Gefahrene km 13 274

Testverbrauch 10,2 L/100 km

Störungen

km 3 649
Motor läuft nach dem Abstellen nach
km 5 268
Auspuff undicht
km 7 025
Vorderachse klappert
km 12 071
Fensterkurbel hinten lose

Wartungsarbeiten

(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 10 312
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 118,72

Reparaturen

km 10 312
Fensterkurbel befestigt Garantie
Auspuffdichtung erneuert Garantie
Vorderachsgeometrie eingestellt Garantie

Große Marlboro Western-Auktion:

Hol' Dir ein Stück aus Marlboro-Country!

Marlboro versteigert 58 original Western-Artikel. Zusätzlich Verlosung von Preisen im Wert von DM 50.000,-.

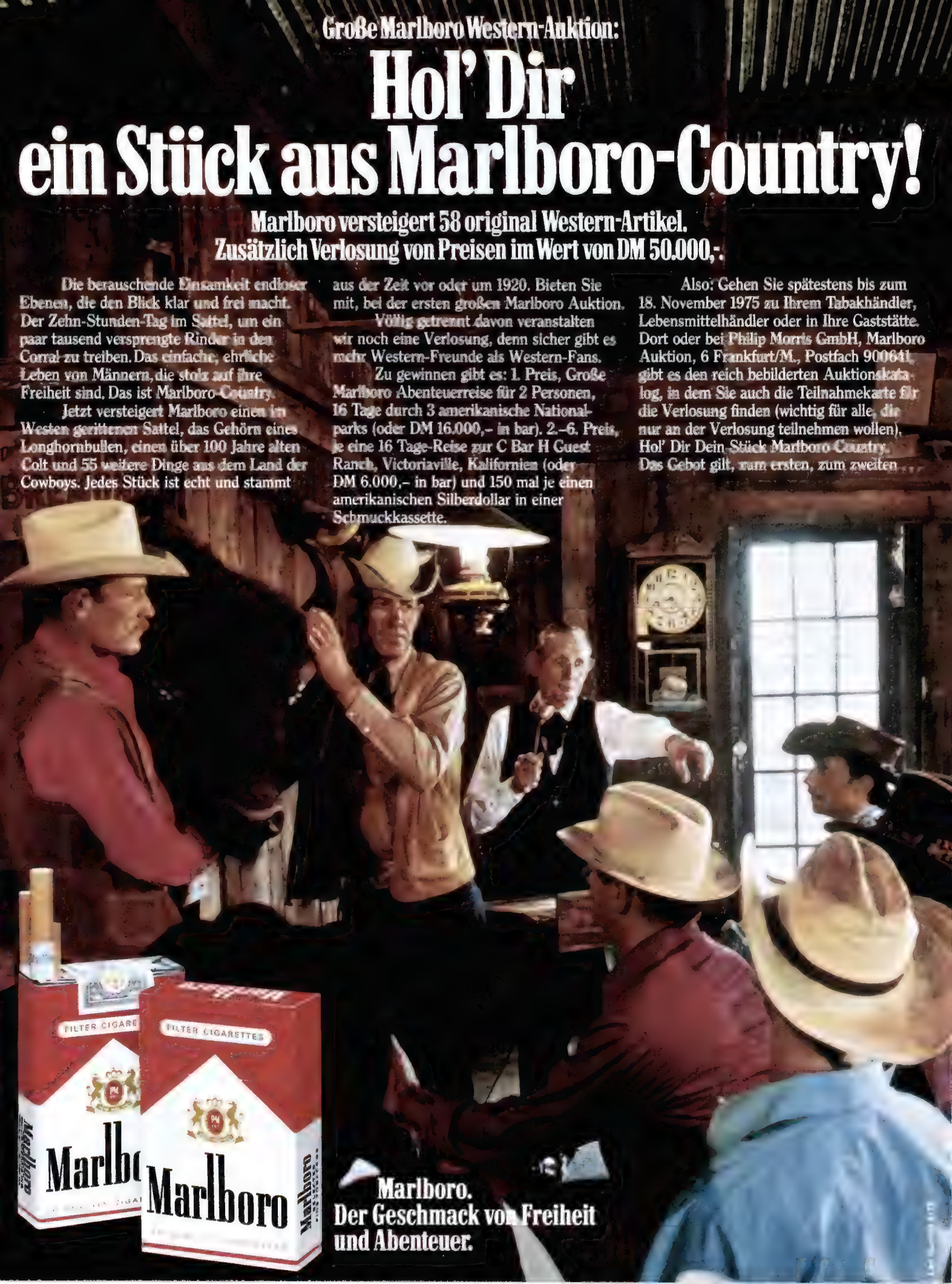
Die berauschende Einsamkeit endloser Ebenen, die den Blick klar und frei macht. Der Zehn-Stunden-Tag im Sattel, um ein paar tausend versprengte Rinder in den Corral zu treiben. Das einfache, ehrliche Leben von Männern, die stolz auf ihre Freiheit sind. Das ist Marlboro-Country.

Jetzt versteigert Marlboro einen im Westen geritten Sattel, das Gehörn eines Longhornbullen, einen über 100 Jahre alten Colt und 55 weitere Dinge aus dem Land der Cowboys. Jedes Stück ist echt und stammt aus der Zeit vor oder um 1920. Bieten Sie mit, bei der ersten großen Marlboro Auktion.

Völlig getrennt davon veranstalten wir noch eine Verlosung, denn sicher gibt es mehr Western-Freunde als Western-Fans.

Zu gewinnen gibt es: 1. Preis, Große Marlboro Abenteuerreise für 2 Personen, 16 Tage durch 3 amerikanische Nationalparks (oder DM 16.000,– in bar). 2.–6. Preis, je eine 16 Tage-Reise zur C Bar H Guest Ranch, Victoriaville, Kalifornien (oder DM 6.000,– in bar) und 150 mal je einen amerikanischen Silberdollar in einer Schmuckkassette.

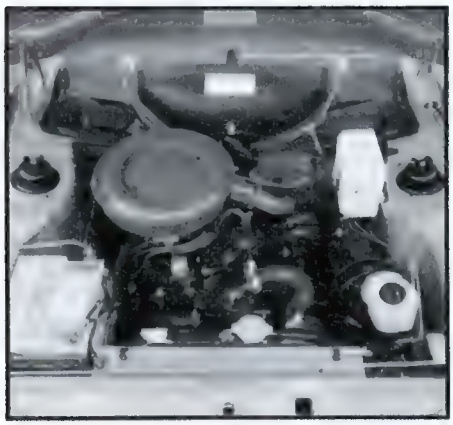
Also: Gehen Sie spätestens bis zum 18. November 1975 zu Ihrem Tabakhändler, Lebensmittelhändler oder in Ihre Gaststätte. Dort oder bei Philip Morris GmbH, Marlboro Auktion, 6 Frankfurt/M., Postfach 900641 gibt es den reich bebilderten Auktionskatalog, in dem Sie auch die Teilnahmekarte für die Verlosung finden (wichtig für alle, die nur an der Verlosung teilnehmen wollen). Hol' Dir Dein Stück Marlboro-Country. Das Gebot gilt, zum ersten, zum zweiten ...



Marlboro.
Der Geschmack von Freiheit und Abenteuer.

Dauertest-Report

Daß sich der betagte, 8,0:1 verdichtete Graugußmotor mit dem werksseitig verordneten Normalbenzin nicht so recht zufrieden gibt, wird durch häufiges Nachlaufen bei abgestellter Zündung signalisiert. Diesem Punkt wird im weiteren Betrieb ebenso Beachtung geschenkt werden müssen wie dem Benzinverbrauch, der mit 10,2 l/100 km angesichts der schwachen Fahrleistungen kaum als vorbildlich gelten kann.



Neigt zum Nachlaufen: Escort-Motor

VW Golf L: erfolgreich und wirtschaftlich

Weiterhin im Dauertestbetrieb befindet sich Wolfsburgs Erfolgsmodell und Ranglisten-Erster, der Golf. Nachdem in Heft 16/75 eine ausführliche Bilanz über die ersten 50 000 km dieses Testwagens veröffentlicht wurde, geht es jetzt – wie zuvor beim 100 000 km-Käfertest – darum, wie der Golf seiner Rolle als Käfer-Nachfolger in Bezug auf Langzeit-Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit gerecht wird. Abgesehen von kleineren Defekten an der Tachometer-Beleuchtung, der Frischluftbetätigung und am Vorwärmschlauch waren bis zum Kilometerstand 66 920 keine besonderen Vorkommnisse zu verzeichnen.

Klare Vorteile gegenüber seinem Vorgänger kann der Golf unterdessen im Benzinverbrauch verbuchen: Trotz vorwiegend zügiger Fahrweise begnügt er sich durchschnittlich mit 9,3 Liter.

Volvo 244 DL: kühl und bequem

Das Auto aus dem kühlen Norden erwies sich auch in der Hitze vergangener Sommertage als angenehmes Reiseauto: Die relativ steil stehenden Scheiben und die wirksame Lüftung sorgen dafür, daß es auch bei starker Sonneneinstrahlung im Innenraum nicht zu heiß wird. Auch die mit Stoff bezogenen Sitze tragen zum guten Langstreckenkomfort bei.

Mehr als die Fahrer litten dagegen die Türdichtungsgummis unter hohen Wärmegraden – sie fielen von Zeit zu Zeit herunter. Ein angerissener Gaszug und ein durch Motorvibrationen gebrochenes Auspuffrohr machten schließlich außerplanmäßige Werkstattaufenthalte erforderlich. Gemeinsamkeiten mit dem Audi 50 GL gab es durch Störungen am Radio (hier allerdings am Kasettenteil) sowie durch die Notwendigkeit einer Neubereifung, die beim Volvo allerdings wegen der größeren Dimension fast dreimal teurer kam als beim kleinen Audi.

VW Golf L

km-Stand 30. 6. 52 200

km-Stand 1. 9. 66 920

Gefahrene km 14 720

Testverbrauch 9,3 L/100 km

Störungen

km 53 876
Tachometerbeleuchtung defekt

km 54 429
Betätigungshebel für Frischluft abgefallen

km 54 861
Vorwärmschlauch gerissen

km 59 710
Reifenunwucht über 100 km/h

Wartungsarbeiten
(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 60 500
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 209,57

Reparaturen

km 60 500
Vorderräder ausgewuchtet DM 30,25

Frischlufthebel erneuert DM 33,23

Scheinwerfer links erneuert DM 59,10

Volvo 244 DL

km-Stand 30. 6. 39 538

km-Stand 1. 9. 57 201

Gefahrene km 17 663

Testverbrauch 13,8 L/100 km

Störungen

km 40 300
Gaszug defekt

km 42 493
Leerlauf zu niedrig

km 45 430
Auspuffrohr am Krümmer abgebrochen

km 46 835
Auspuff undicht

Wartungsarbeiten
(nach Werksvorschrift, Preis einschließlich kleiner Nebenarbeiten)

km 39 385
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 220,66

km 53 873
Inspektion mit Ölwechsel und Material DM 210,46

Reparaturen

km 40 300
Bremsbeläge vorn und hinten erneuert DM 126,54

Gaszug erneuert Kulanz

Km 45 341
Auspuffrohr am Krümmer erneuert DM 184,54

km 45 948
4 neue Reifen Metzeler Perfect 175 SR 14 DM 593,92

Montage und Auswuchten DM 35,52

Volvo jetzt auf Metzeler Perfect.

Mobil SHC: Was hält,

spart Geld.

„Mobil SHC ist meines Wissens der einzige Motorenschmierstoff, der die Betriebsbedingungen sowohl im Motorsport als auch im Alltagsverkehr beherrscht", sagt Burkhard Bovensiepen, Inhaber von Alpina und Hersteller technisch exklusiver Straßen- und Rennwagen.

Burkhard Bovensiepen muß es wissen. Denn er baut nicht nur technisch exklusive Wagen. Zu seinem Unternehmen gehört auch eine Werkstatt für BMW-Serienfahrzeuge.

Seine Wagen fahren Mobil SHC, weil es vollsynthetisch ist. Weil darum der Öldruck nie unter Normal sinkt, selbst wenn die Öltemperaturen extrem hoch sind. Und weil es auch dann noch schmiert, wenn Mineralöl schon schäumt.

Seine Wagen fahren Mobil SHC, weil es einen 50% dickeren Schmierfilm hat. Der auch dann noch nicht reißt, wenn er bei Mineralöl längst gerissen ist.

Seine Wagen fahren Mobil SHC, weil es keine Zusätze braucht, damit es bei Kälte genügend dünn und bei Hitze genügend dick ist. Darum haben Sie Brennräume, Ventile und Kanäle immer frei von Rückständen. Und somit immer alle PS zur freien Verfügung.

Und seine Wagen fahren Mobil SHC, weil es bei Kaltstarts augenblicklich schmiert. Und der Motor daher nicht verschleißt.

Alles in allem: Burkhard Bovensiepen füllt Mobil SHC in die Motoren, weil er sie ebenso schonen will wie Sie. Und weil ihn überflüssiger Ölverbrauch und überflüssige Reparaturen genau so ärgern wie Sie.

Zur freiwilligen Selbstkontrolle:
Die Mobil SHC Check-Points auf Ihrem Ölwechsel-Anhänger. Sammeln und ins Fahrzeug-Scheckheft kleben.

Sie erhalten Mobil SHC bei Kfz-Werkstätten und ARAL-Tankstellen.

Mobil SHC

Härter als Sie je fahren werden.

Doppeltest

VW Polo
VW 1200

Neu gegen alt

Welcher VW ist der bessere Kauf?

Der in Weltrekord-Stückzahlen (über 18 Millionen) gebaute und nun rund 30 Jahre alte Käfer hat genaugenommen zwei Nachfolger bekommen: den schon in Bestsellerlisten eingereihten, für anspruchsvollere Käufer geplanten Golf, und den für sparsame Kunden gedachten Polo.

Obgleich das Käfer-Programm inzwischen drastisch reduziert wurde, kann noch zwischen den drei Autos gewählt werden. Einen Vergleich Käfer/Golf hat auto motor und sport im vergangenen Jahr (Heft 21/1974) durchgeführt. Bleibt also die Frage offen, was der 34 PS starke und um genau einen Tausender billigere VW 1200 – der Spar-Käfer – gegenüber dem moderneren Konkurrenten Polo noch zu bieten hat.

Karosserie

Daß hier zwei völlig verschiedene Generationen aufeinandertreffen, zeigen die differenten Karosserieformen sehr anschaulich. Mit seinen zahlreichen Rundungen wirkt der Käfer altmodisch, behäbig, aber nicht häßlich. Der Polo ist die pfiffigere Erscheinung: Schrägheck, gerade Linien, große Fensterflächen, geringere Höhe und ein halber Meter weniger Außenlänge zeigen, daß es sich um einen Kompaktwagen modernsten Zuschnitts handelt.

Das unterstreicht auch das effektive Raumangebot: Der viel kleinere Polo bietet im Innenraum geringfügig mehr Platz. Vorne sitzende Personen genießen dank größerer Innenbreite und

Des ischt die neu' Handkreissäg' »Max« von Metabo: Zum leichtere' Schaffe' und leicht anzuschaffe'.

G'höret Se zu dene Mannsbilder, wo nebe'm G'schirrspüle au sonscht no was schaffe im Haushalt? Wenn ja, da hend mir was neu's für Sie: unsere Handkreissäge »Max«, um's in Schriftdeutsch z'sage.

Der »Max« von Metabo, für alle Heimwerk-Kreissägearbeiten gemacht, kann aber seine Abkunft von den Handwerker-Handkreissägen nicht verleugnen. Und das ist gut so für Sie. Denn schließlich sägen Sie das gleiche Holz und die gleiche Kunststoffplatte wie ein Handwerker. Und so perfekt wollen Sie auch sägen. Also brauchen Sie *ein richtiges Werkzeug und kein Spielzeug!*

Folglich haben wir den »Max« – wie auch die anderen neuen Geräte aus der **Metabo Dynamic-Serie** – nicht technisch abgemagert, nur um Ihnen die billigste Handkreissäge der Welt anbieten zu können. Trotzdem ist *der Preis ein Angebot: DM 154,–* (unverbindliche Preisempfehlung). Stimmt also unsere Überschrift – man schafft viel und leicht mit »Max«, und leicht anzuschaffen ist er.

Sehn wir uns das Innenleben dieser neuen Handkreissäge näher an. Da ist das kräftige Herz, der *550-Watt-Motor:* vollkugelgelagert, 3000 U/min. (also optimal auf die Leistung abgestimmte Drehzahl und dadurch *lange Lebensdauer*). Wirkungsgrad 58%. Also ein sehr guter »Futterverwerter.«

Eine 4 cm dicke Bohle bereitet »Max« folglich keine Herzbeschwerden. Die sägt er glatt und sauber, weil sich seine Schnitttiefe stufenlos von 0–40 mm einstellen läßt. Und *für Schrägschnitte kann die Fußplatte stufenlos bis 45° geschwenkt werden.* Und wenn Sie eine *Tischkreissäge* brauchen, können Sie »Max« mit wenigen Handgriffen mit der Fußplatte nach oben auf dem Werktisch aufbauen.

Getriebe und Sägenachse sind in einem Aluminiumkörper gelagert – das sichert *einen exakten Schnitt.* Das geringe Gewicht (nur 2,4 kg) läßt Sie ohne große Anstrengung arbeiten.

Wie alle Geräte aus der neuen Metabo Dynamic-Serie ist auch diese Handkreissäge nach DIN 66069 und nach VDE 0740 gebaut.

Und jetzt, zum Schluß noch *ein Knüller:* »Max« hat die *Metabo Sicherheitskupplung.* Die schützt Sie, den Motor und das Getriebe, wenn Sie mal unverhofft in einen versteckten Nagel sägen sollten.

Die Handkreissäge »Max« von Metabo gibt's beim Fachhändler, natürlich in Metabogrün.

Und gegen eine Postkarte gibt's einen *Prospekt* über das größte Heimwerkprogramm *gratis.*

Metabowerke KG,
744 Nürtingen, Postfach 229

Die neue Metabo Dynamic-Serie.

Metabo

NEU

OF-RJ 186

ANZEIGE

auto motor und sport – Leser verstehen mehr von Automobilen

Testen Sie den Volvo 66

Gehen Sie zu Ihrem Volvo-Händler. Und machen Sie eine Testfahrt mit dem neuen Volvo, dem Volvo 66.
Schicken Sie dann Ihre Bewertung (den Volvo-Testbogen) an: Volvo Deutschland GmbH, Abt. AMS 6057 Dietzenbach-Steinberg.
Mit dieser Einsendung nehmen Sie automatisch an der Gewinn-Verlosung für drei neue Volvo 66 teil.
Die Testergebnisse werden in einer der nächsten Ausgaben veröffentlicht.

Volvo-Testbogen

Bitte bewerten Sie nach diesem Zahlen-Schlüssel
1 = sehr gut, 2 = gut, 3 = zufriedenstellend, 4 = nicht gut, 5 = schlecht.

Motor:		**Karosserie:**		**Innenausstattung:**	
Beschleunigung		Styling		Armaturen	
Servicefreundlichkeit		Scheinwerfer/Rückleuchten		Lenkrad	
Zuverlässigkeit		Kofferraumvolumen		Bedienungskomfort	
		Lackierung/Rostschutz		Fahrersitzeinstellung	
		Karosserieteile aus rostfreiem Stahl		Rundumsicht	
				Verarbeitung	
Automatic-Getriebe/ Bremsen:		**Komfort:**		**Sicherheit:**	
Getriebeübersetzung		Straßenlage		Straßenlage/Fahrverhalten	
Getriebeschalt-Wählhebel		Fahrverhalten		Knautschzonen/ Breitstoßstangen	
Bremssystem		Motor- und Fahrgeräusch		Sicherheits-Lenksäule + Lenkrad	
Bremswirkung		Sitzkomfort		Integrierte Nackenstützen	
		Wendigkeit/Parkverhalten		Sicherheitsgurte	
		Heizung + Belüftung			
Wirtschaftlichkeit:		**Persönlicher Eindruck:**			
Preis					
Serienausstattung					
Kraftstoffverbrauch					
Zuverlässigkeit					
Garantie					

Hiermit beteilige ich mich am Volvo 66-Gewinntest. Schicken Sie mir außerdem noch das Info-Paket zu.

Name: _____ Beruf: _____

Ort: _____ Alter: _____

Straße: _____

bitte ausfüllen, ausschneiden und einschicken!

Volvo 66 ab 9.950,- DM

(unverbindliche Preisempfehlung)

weiter entfernter Frontscheibe ein ungleich besseres Raumgefühl. Auch Fondpassagiere haben es bequemer, denn bei annähernd gleichem Knieraum bietet die Polo-Rückbank mehr Sitztiefe als die des Käfers. Die vorderen Einzelsitze sind in beiden Autos gut profiliert und bequem.

Im Vorteil sind Polo-Besitzer, wenn es ans Beladen geht: Der Heckkofferraum des Fronttrieblers faßt in normalem Zustand zwar acht Liter weniger als die beiden Gepäckabteile des Käfers (unter Fronthaube und Heckfenster), ist aber dank großer Heckklappe wesentlich besser zugänglich. Da der Polo zudem einen mit wenigen Handgriffen auf 500 Liter Volumen vergrößerbaren Stauraum besitzt, bietet seine Karosserie auch einen erheblich höheren Nutzwert.

Ihr Nachteil: Bei Fahrten im Regen verschmutzt das Heckfenster sehr stark – ein Heckscheibenwischer (Aufpreis 176 Mark) ist unentbehrlich.

Zu den weiteren Vorzügen der Polo-Karosserie gehören ihre viel bessere Übersichtlichkeit, der bequemere Einstieg nach vorn und hinten sowie ein unsichtbares Plus – das um genau 95 Kilogramm geringere Wagengewicht. Die Leichtbauweise trägt einerseits zu günstigeren Fahrleistungen und andererseits auch zur Benzinersparnis mit bei. In einem Punkt schneidet der Käfer freilich besser ab: Seine Verarbeitung wirkt etwas routinierter, insgesamt macht er den solideren Eindruck.

Ausstattung

Nachdem die VW-Manager erkennen mußten, daß sich nur notdürftig und mit Pappe ausstaffierte Autos nicht an den Mann bringen lassen, erhielt der Polo nach den Werksferien auch in der Grundausstattung eine vernünftige, praxisgerechte Ausstattung (siehe auch Tabelle).

Hier ist der allerdings auch teurere Polo dem VW 1200 um einiges voraus: Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen an der Vorderachse, Benzinuhr und beheizbare Heckscheibe zählen neuerdings ebenso zum Standard-Lieferum-

Ausstattung	VW Polo	VW 1200
Grundpreis DM	7995,–	6995,–
4 Türen	○	○
Stahlgürtelreifen	●	203,–
Scheibenbremsen vorn	●	○
Bremskraftverstärker	○	○
Bremskraftregler	○	○
Drehstromlichtmaschine	●	●
Stahlschiebedach	460,–	418,–
Verbundglas-Frontscheibe	172,–	88,–
Liegesitze	● [1]	●
Abblendbarer Innenspiegel	[2]	[3]
Gebläsestufen	1	○
Zeituhr	○	○
Benzinuhr	●	[3]
Tageskilometerzähler	●	○
Drehzahlmesser	○	○
Zigarettenanzünder	○	○
Automatik-Sicherheitsgurte	62,– [2]	62,–
Kopfstützen	69,– [3]	69,–
Wischergeschwindigkeiten	2	2
Elektrischer Scheibenwascher	○	○
Scheinwerfer-Waschanlage	○	○
Halogen-Hauptlicht	117,– [4]	117,–
Heizbare Heckscheibe	●	84,– [3]
Heckscheibenwischer	176,– [4]	●
Rückfahrscheinwerfer	[2]	○
Tankschloß	[2]	●

● = serienmäßig; ○ = nicht lieferbar; [1] = nur Fahrersitz; [2] = im M-Paket (225 Mark) enthalten; [3] = im M-Paket (150 Mark) enthalten; [4] = nur in Verbindung mit stärkerer Batterie (50 Mark) und leistungsfähigerer Drehstromlichtmaschine (37 Mark) lieferbar.

Ersatzteile/Wartung

Austauschmotor	808,– [1]	1105,–
Auspuffanlage komplett	103,–	77,–
Austauschgetriebe	747,–	637,–
Satz Stoßdämpfer	368,–	220,–
Stahlfelge	32,–	34,–
Satz Stahlgürtelreifen Michelin zX	274,–	454,–
Frontscheibe	119,–	67,–
Stoßstange vorn komplett	39,–	62,–
Kotflügel vorn links	109,–	86,–
Hauptscheinwerfer komplett	56,–	54,–
Rückleuchte komplett	29,–	52,–
Pflegedienst mit Ölwechsel	34,–	32,–
Inspektion mit Ölwechsel	ca. 135,–	ca. 120,–

[1] = Teilemotor.

Betriebskosten

Richtpreis	DM	7995,–	6995,–
Kfz-Steuer	DM	129,60	172,80
Haftpflichtversicherung[1]	DM	485,10	470,40
Betriebskosten	Pf/km	12,90	13,47
Gesamtkosten in Pf/km ohne Abschreibung und Verzinsung bei jährlich	10 000 km	19,4	20,2
	20 000 km	16,2	16,8
	30 000 km	15,1	15,7
	40 000 km	14,5	15,2
	50 000 km	14,2	14,8

[1] = Schadenfreiheitsklasse SF 1 (100 Prozent), Tarifgruppe G 1 grün.

Ideen werden Wirklichkeit.

Die Stuyvesant-Generation geht ihren Weg.

Echter Stuyvesant-Geschmack mit Tabaken aus vier Kontinenten.

fang wie die Sonnenblende auf der Beifahrerseite und mit Kunststoff verkleidete Seitenteile.

Im Vergleich zu seinem jüngeren Bruder ist der Käfer geradezu ärmlich ausgerüstet: Er rollt serienmäßig sogar auf Diagonalreifen, die heutzutage kaum mehr ein Autohersteller anzubieten wagt. Trommelbremsen an den Vorderrädern müssen ebenfalls in Kauf genommen werden. Wer partout Scheibenbremsen haben möchte, muß auch den 50 PS-Motor mitnehmen — und dafür 430 Mark bezahlen.

Die freundlichere Atmosphäre herrscht im Polo, dafür sorgen unter anderem das noblere, mit Holzimitation ausgelegte Armaturenbrett und die gefälligeren Instrumente. Im Käfer gibt es nur ein Anzeigegerät, den Tachometer, und ein schwarzes, klobiges Armaturenbrett.

Fahrleistungen

Bei den Antriebsquellen der beiden Volkswagen handelt es sich um sehr unterschiedliche Konstruktionen: Ein altmodischer, luftgekühlter Boxermotor mit zentraler Nockenwelle, 1,2 Liter Hubraum und 34 PS im Käfer, ein moderner Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle, 900 ccm Hubraum und 40 PS im Polo. Außerdem treibt beim Käfer der Heckmotor die Hinterräder an, beim Polo sind Frontmotor und Frontantrieb die bezeichnenden Konstruktionsmerkmale.

Als besonders temperamentvoll können beide Limousinen nicht gelten, doch wartet der Polo dank geringerem Eigengewicht, höherer Leistung und drehfreudigerer Maschine mit erheblich günstigeren Fahrleistungen auf. Bei der Beschleunigung aus dem Stand bis Tempo 100 (20,0 s) nahm er dem Käfer über acht Sekunden ab, und in der Endgeschwindigkeit brachte es der Fronttriebler auf 134,8 km/h, während der Käfer nur bescheidene 118,8 km/h erreichte.

Der Polo vermittelt nicht zuletzt auch deshalb das Gefühl kraftvollerer Motorisierung, weil sein Motor trotz kleinerem Hubraum und um 25 Prozent geringerem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen mehr Durchzugsvermögen bietet. Er erlaubt auch auf schaltfaule Art zügige Fortbewegung.

Verbrauch

Der Benzinkonsum wird hauptsächlich von dem Wirkungsgrad des Motors, dem Luftwiderstand der Karosserie und dem zu beschleunigenden Gewicht beeinflußt. In allen drei Kriterien bringt der Polo die günstigeren Voraussetzungen mit. Seine 8,2:1 verdichtete Maschine begnügt sich ebenso mit Normalbenzin wie der Boxermotor des Käfers, der allerdings nur 7,3:1 verdichtet ist und demzufolge mit schlechterem Wirkungsgrad arbeitet.

Dennoch erwies sich der 1200er im Vergleich als recht genügsamer Futterverwerter: Er brachte es auf einen

Meßwerte	VW Polo	VW 1200
Beschleunigung in s		
0 bis 40 km/h	3,8	4,4
0 bis 60 km/h	7,1	9,1
0 bis 80 km/h	11,9	16,0
0 bis 100 km/h	20,0	28,3
0 bis 120 km/h	40,9	–
1 km mit stehendem Start	40,3	44,2
Höchstgeschwindigkeit km/h	134,8	118,8
Elastizität		
Beschleunigung im IV. Gang ab 40 km/h		
40 bis 60 km/h	7,2	8,2
40 bis 80 km/h	15,6	18,5
40 bis 100 km/h	25,7	34,6
40 bis 120 km/h	47,2	–
1 km ab 40 km/h	42,0	44,7
Abmessungen und Gewichte		
Radstand mm	2335	2400
Spur vorn/hinten mm	1300/1308	1308/1349
Länge mm	3500	4060
Breite mm	1559	1550
Höhe mm	1359	1500
Innenbreite vorn/hinten mm	1280/1290	1200/1300
Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn/hinten mm	935/855	880/840
Sitztiefe vorn/hinten mm	450/470	460/410
Knieraum hinten mm	80–280	100–220
Lenkradumdrehungen	3½	3½
Kofferraumvolumen Liter	180/500	188
Tankinhalt Liter	36	40
Eigengewicht kg	705	800
Zuladung kg	395	340
Innengeräusch in Phon (dBA)		
Leerlauf im Stand	51	56
Bei 50 km/h	66	66
Bei 80 km/h	71	72
Bei 100 km/h	73	77
Bei 120 km/h (VW 1200 bei 118,8 km/h)	76	85
Verbrauch in Liter/100 km		
Autobahn Durchschnitt ca. 105 km/h	8,5	9,3
Landstr. Durchschnitt ca. 65 km/h	8,3	8,8
Stadtverbrauch	8,6	9,1
Testverbrauch	8.5	9,0

4 von 10 BMW Käufern besaßen vorher ein anderes Fabrikat.

Vernunft siegt eben doch.

Wir haben die Statistik nicht befragt, wer von den vier Motorradfreunden es schließlich satt hatte, die Kette zu schmieren.

Wer so spät auf den Unterschied zwischen Prospekt-Höchstgeschwindigkeit und Praxistempo kam.

Wer seiner Partnerin zuliebe die Holzbank gegen eine komfortable Sitzgelegenheit tauschte.Wer nicht länger auf das Ersatzteil warten mochte.

Wer sich vom Jugendschwarm des heißen, röhrenden Feuerstuhls freimachen konnte. Und wer gesehen hat, daß Autos auf zwei Rädern keine Zukunft verheißen.

Wir fragen nicht.
Wir begrüßen Sie in der wachsenden Familie.

BMW. Die schönste Form, irgendwohin zu fahren.

BMW – Freude am Fahren

BMW R 90S 49,3kW(67PS) · BMW R 90/6 44,2kW(60PS)
BMW R 75/6 36,8kW(50PS) · BMW R 60/6 29,5kW(40PS)

Doppeltest

VW Polo
VW 1200

Testverbrauch von 9,0 Liter/100 km und konsumierte durchschnittlich etwa einen halben Liter mehr als der Polo.

Der Boxermotor ist serienmäßig mit einer Startautomatik ausgerüstet, die speziell in der kalten Jahreszeit den Verbrauch oftmals in die Höhe treibt. Im Polo erfolgt die Gemischanreicherung bei kaltem Motor mit Hilfe eines Chokes – geschickt gehandhabt kann er zur Benzinersparnis beitragen.

Fahrsicherheit

Auch die Fahrwerkskonstruktionen der beiden Konkurrenten unterscheiden sich sehr nachdrücklich. Das Heckmotor-Auto Käfer gilt in dieser Ausführung mit alter Pendelachse und Diagonalreifen als klassischer Übersteuerer, dagegen zählt der Fronttriebler Polo zu den leicht untersteuernden Autos. Während beim Polo die konstruktiv bedingte Untersteuerneigung nur in geringem Maß auftritt und er mit absolut unproblematischem, sehr sicherem Fahrverhalten aufwartet, erfordert der Käfer bei zügiger Fahrweise wesentlich mehr Geschick: Er drängt in Kurven relativ früh und rasch mit dem Heck zum Kurvenaußenrand, zeigt in schnellen Wechselkurven und bei Seitenwind geringe Richtungsstabilität und läuft außerdem nur unbefriedigend geradeaus.

Mehr Fahrsicherheit bietet der Polo auch dann, wenn gebremst werden muß: Dank des beim Verzögern stabilisierend wirkenden negativen Lenkrollradius und der wirkungsvolleren

Bequem gepolstert: Polo-Sitze.

Gut profiliert: Käfer-Sitze.

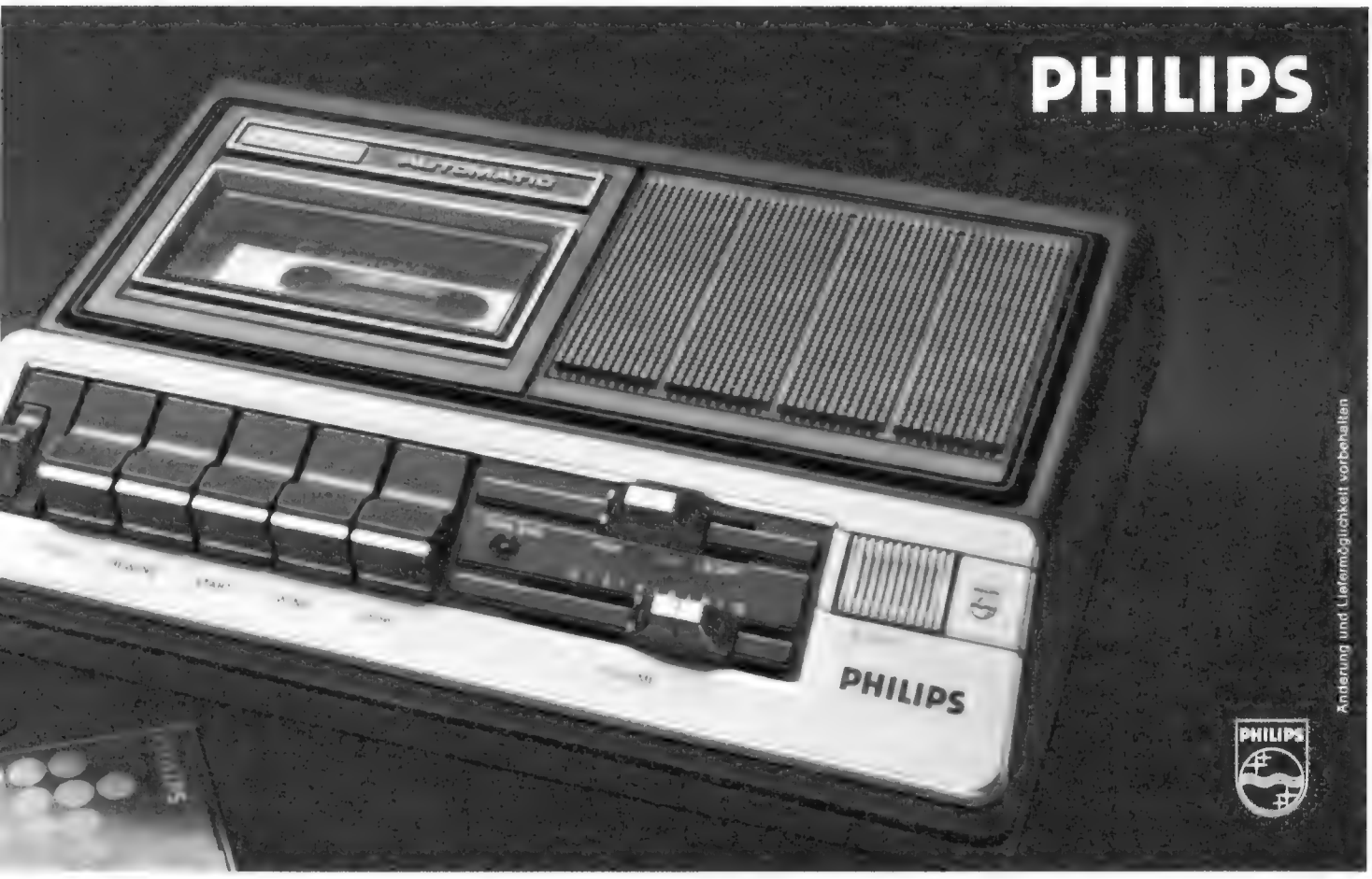
Bremsanlage (Scheiben an den Vorderrädern) sind Spurtreue und Standfestigkeit auch beim Abbremsen aus hohem Tempo gewährleistet. Beim Käfer ist das nicht immer der Fall: Die Trommelbremsen machten durch gelegentliches Schiefziehen und Fading-Erscheinungen bei höherer Beanspruchung auf sich aufmerksam.

Auf verschneiten Straßen garantieren Heckmotor- und Frontantriebs-Konzept generell gutes Vorwärtskommen. An Steilstrecken ist der Käfer wegen höher belasteter Antriebsräder im Vorteil, in Kurven dagegen vermittelt der Polo aufgrund des unproblematischeren, schon durch Gaswegnehmen korrigierbaren Untersteuerns mehr Sicherheit.

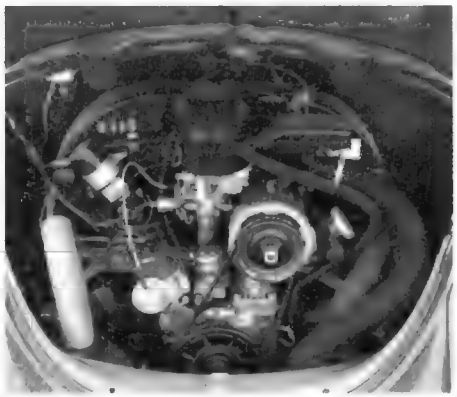
Bedienung

Praxisgerechter angeordnete Bedienungselemente befinden sich im Polo: Außer dem Blinker werden auch Licht, Scheibenwischer und Warnblinkanlage mit Hebeln an der Lenksäule betätigt. Beim Käfer sind die wichtigsten Schalter weniger griffgünstig am Armaturenbrett untergebracht. Gut in Reichweite placiert wurden die übersichtlichen Drehschalter für Heizung und Lüftung beim Polo, während perfekter Umgang mit dem auf dem Mitteltunnel befindlichen Heizungs-Zughebel im Käfer Gewöhnung verlangt.

In der Handlichkeit kommt der Käfer nicht an den Polo heran, was in erster Linie aus seiner um die Mittellage ungenauen und relativ hohe Haltekräfte erfordernden Lenkung resultiert. Seine Schaltung arbeitet allerdings eine Idee exakter und mit kürzeren Schaltwegen. ▷



Wassergekühlt, 40 PS: Polo-Reihenmotor.



Luftgekühlt, 34 PS: Käfer-Boxermotor.

Doppeltest

VW Polo
VW 1200

Die Pedalerie – im Polo leicht und mit geringem Kraftaufwand zu bedienen – konnte im Käfer nicht besonders gefallen: Hier störte einerseits der beim Bremsen erforderliche hohe Pedaldruck und andererseits der lange Weg, den der rechte Fuß vom Gas- zum Bremspedal zurücklegen muß.

Heizung

Krasse Unterschiede zwischen den beiden Konkurrenten gibt es auch bezüglich der Qualität ihrer Heizungen: Die drehzahlabhängige Luftheizung im Käfer braucht vor allem im Kurzstreckenbetrieb ziemlich lange, um den Fahrgastraum angenehm zu temperieren. Viel schneller schafft das die Wasserheizung des Fronttrieblers – sie zeichnet sich zudem durch höhere Leistungsfähigkeit aus, wenn der Motor seine Betriebstemperatur erreicht hat, und läßt sich auch besser dosieren.

Auf Zwangsentlüftung und Frischluftgebläse muß der VW 1200-Fahrer verzichten, er kann nur mit Hilfe von Ausstell- und Seitenfenster frische Luft ins Wageninnere befördern. Der Polo dagegen besitzt eine wirksame Belüftung mit zwei großen Luftklappen in Armaturenbrettmitte, sie kann durch ein einstufiges Gebläse unterstützt werden.

Fahrkomfort

Wegen seines geringeren Eigengewichts und der kleineren Räder bringt der Polo generell ungünstigere Voraussetzungen für guten Fahrkomfort mit als der Käfer. Während die Federung des Fronttrieblers speziell auf kleinen Fahrbahnwellen etwas stuckerig wirkt, über-

auto motor sport

Test-zeugnis

VW Polo		VW 1200	
Prüfpunkt	**Bewertung***	**Prüfpunkt**	**Bewertung***
● AUSSTATTUNG Auch in der Normal-Version neuerdings vernünftige Ausstattung: serienmäßig Stahlgürtelreifen, Scheibenbremsen vorn, Benzinuhr und heizbare Heckscheibe. Wirksame Heizung und Lüftung.	3	● AUSSTATTUNG In der billigsten Version geradezu ärmliche Ausstattung. Wichtige Details wie Scheibenbremsen an der Vorderachse, Gürtelreifen, Tankuhr oder heizbare Heckscheibe fehlen. Belüftung nur durch Ausstellfenster möglich, drehzahlabhängige Heizung.	5
● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Übersichtlich und praxisgerecht plazierte Bedienungselemente, sehr gut ablesbare Instrumente. Leichtgängige, genaue Lenkung, ausreichend exakte Gangschaltung. Gute Handlichkeit beim Rangieren.	2	● BEDIENUNG/HANDLICHKEIT Bedienungsorgane teilweise unpraktisch angeordnet, gut ablesbarer Tachometer. Etwas hohe Haltekräfte erfordernde, ausreichend genaue Lenkung, exakte Schaltung.	3
● FAHRSICHERHEIT Leicht untersteuerndes Fahrverhalten, gute Beherrschbarkeit in kritischen Situationen. Geringe Seitenwindempfindlichkeit, guter Geradeauslauf, ausgezeichnete Wintereigenschaften.	2	● FAHRSICHERHEIT Infolge Pendelachse und Diagonalreifen nur unbefriedigende Fahreigenschaften. Geringe Richtungsstabilität in Wechselkurven, im Kurvengrenzbereich ausgeprägte Übersteuerneigung, windempfindlich, unbefriedigender Geradeauslauf. Gute Wintereigenschaften.	5
● KAROSSERIE Sehr übersichtliche Karosserie mit befriedigender Verarbeitungsqualität. Hoher Nutzwert durch in Relation zu den Außenmaßen großzügiges Raumangebot, Heckklappe und variablen Stauraum. Kofferraumkapazität im Normalzustand etwas knapp.	2	● KAROSSERIE Unübersichtliche Karosserie, sehr gute Verarbeitung. Beengtes Raumgefühl durch gerade Frontscheibe, ausreichendes Platzangebot, knapp bemessener Kofferraum.	4
● KOMFORT Gute Sitze (je nach Liefermöglichkeit Schaumstoff- oder Federkern-Ausführung). Ausreichend guter Federungskomfort, geringe Wind- und Abrollgeräusche. Für diese Hubraum- und Preisklasse sehr leiser Motor.	2	● KOMFORT Bequeme Sitze, gut ansprechende Federung mit befriedigendem Schluckvermögen. Durch Gebläse-Luftkühlung sehr lautes Motorgeräusch.	2
● LEISTUNG Ausreichende Fahrleistungen, bei voller Zuladung jedoch zu wenig Temperament und nur geringe Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Höchstgeschwindigkeit knapp 135 km/h.	4	● LEISTUNG Sehr bescheidene Fahrleistungen, bei voller Besetzung sehr temperamentlos, schlechtes Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen. Höchstgeschwindigkeit nur knapp 120 km/h.	5
● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Sehr drehfreudiger, vibrationsarm laufender Vierzylinder-Motor. Gut abgestuftes Getriebe, leichtgängige Schaltung.	2	● MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG Zäh wirkender, sehr drehunwilliger Motor, laute Geräuschentwicklung. Befriedigende Getriebeabstufung, leichtgängige Schaltung.	4
● WIRTSCHAFTLICHKEIT Relativ hoher Anschaffungspreis, jedoch günstige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . 19,4 Pf/km 20 000 km/Jahr . . 16,2 Pf/km 30 000 km/Jahr . . 15,1 Pf/km Günstige Wartungsintervalle, Ölwechsel alle 7500 km, Inspektion alle 15 000 km. Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Niedriger Benzinverbrauch, Testverbrauch 8,5 Liter Normal/100 km.	2	● WIRTSCHAFTLICHKEIT Günstiger Anschaffungspreis und niedrige Unterhaltskosten. Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . 20,2 Pf/km 20 000 km/Jahr . . 16,8 Pf/km 30 000 km/Jahr . . 15,7 Pf/km Nicht sehr zeitgemäße, relativ kurze Wartungsintervalle, Ölwechsel alle 5000 km, Inspektion alle 10 000 km. Garantie ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung. Günstiger Benzinverbrauch, Testverbrauch 9,0 Liter Normal/100 km.	2

* Bewertung: 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Für die kostbarsten Wochen
sollten Sie auf Nummer Necker
NUR
NECKERMANN
Buchungen überall mit diesem Zeichen

Hier nur einige Beispiele aus dem neuen Neckermann-Reiseprospekt:

Ötztal
Sölden
2 Wo. Zl./Fr. bei eig. Anreise mit dem Auto schon ab **108.-**

Dieses Wintersportgebiet hat alles, was ein Skifahrerherz begehrt. Auch preiswerte Hotels und Pensionen, meist nur wenige Schritte vom Lift entfernt! (Schneereisen-Spezialprospekt S. 17-24).

Wildschönau
2 Wo. Zl./Fr. bei eig. Anreise mit dem Auto schon ab **112.-**

Abfahrten für Könner und Anfänger. 2 Sessel- und 6 Schlepplifte, 2 Babylifte und Kinderski-Schule. Langlaufloipe, geräumte Wanderwege und fröhliche Schlittenfahrten. (Schneereisen-Spezialprospekt S. 36-39).

des Jahres
mann gehen.

Admentüng 5/1/173

Zillertal
Mayrhofen
2 Wo. Zl./Fr. bei eig. Anreise mit dem Auto schon ab **116.-**

Wollen Sie Skilaufen lernen? In Mayrhofen werden unsere Gäste von Skilehrern der örtlichen Skischule speziell betreut. (Schneereisen-Spezialprospekt S. 31-35).

Saalbach
Hinterglemm
2 Wo. Zl./Fr. bei eig. Anreise mit dem Auto schon ab **190.-**

Treffpunkt der Wintersportler, Erholungsuchenden und Après-Skiler: herrliche Abfahrten, gepflegte Pisten. Und die Atmosphäre: frech und übermütig. (Schneereisen-Spezialprospekt S. 48-51).

St. Johann
Tirol
2 Wo. Zl./Fr. Bahnreise schon ab **280.-**

Bekannt, schneesicher, am Kitzbüheler Horn. Sportzentrum mit Hallenbad, Sauna, Massage, Solarium, Fitness-Raum, Hallen-Tennis, Eislaufplatz. (Schneereisen-Spezialprospekt S. 41-45).

Julische Alpen
Bled
Flugreise 2 Wochen Halbpension schon ab **439.-**

Romantischer Winterkurort an einem großen See. Sportmöglichkeiten: Skifahren, Eislaufen, Rodeln, Eisstockschießen. Ruhe wird hier „Groß" geschrieben. (Schneereisen-Spezialprospekt S. 14-16).

Sierra Nevada
Flugreise 2 Wochen Halbpension schon ab **793.-**

Profis fühlen sich wohl: 3.470 m hoch, kilometerlange Abfahrten, gepflegte Pisten, nicht überlaufen! Neckermann fliegt Sie preiswert hin! (Schneereisen-Spezialprospekt S. 12-13).

Holen Sie sich Ihren Reiseprospekt in Ihrem Neckermann-Reisebüro!

„Der Urlaub für uns alle"

Herbst/Winter/Frühjahr 75/76 mit Sonnenzielen rund ums Mittelmeer, Badeurlaub auf den Kanarischen Inseln und in Westafrika, Schneereisen, Fernreisen, Seereisen.

Und für alle, die schon genau wissen, was sie wollen, gibt es den

- **Schneereisen-Spezialprospekt**
- **Fernreisen-Spezialprospekt**
- **Seereisen-Spezialprospekt**

Oder schreiben Sie an **Neckermann + Reisen,** 6 Frankfurt 2, Postfach 119091.

Doppeltest

VW Polo
VW 1200

zeugt die des Käfers durch besseres Ansprechvermögen und befriedigende Schluckfähigkeit auf Unebenheiten aller Art.

Daß der Polo auf langen Strecken, ganz besonders aber bei Autobahn-Fahrten, dennoch insgesamt den komfortableren Eindruck hinterläßt, hat er seinem leise arbeitenden Motor und den niedrigen Fahrgeräuschen zu verdanken. Im Käfer geht es nämlich vergleichsweise laut zu, das unterstreichen auch gemessene Phonwerte: 85 Phon – im Käfer bei Höchstgeschwindigkeit – gegenüber 76 Phon im Polo bei Tempo 120 stellen dem Käfer kein gutes Zeugnis aus – Schuld daran hat hauptsächlich das aufdringlich laute Geräusch des Kühlgebläses.

Wirtschaftlichkeit

Wer sich für den VW 1200 in der billigsten Ausführung entscheidet, spart bei der Anschaffung genau 1000 Mark. In den jährlich anfallenden Festkosten halten sich die beiden Volkswagen etwa die Waage – für den Käfer müssen 30 Mark mehr an Steuer und Haftpflichtversicherung bezahlt werden. Auch in den Wartungs- und Unterhaltskosten sind die Differenzen gering – preisgünstige Fortbewegung garantieren beide Volkswagen.

Dennoch gibt es eine klare Rangfolge: Der um rund dreißig Jahre jüngere Polo bietet, obwohl um einen Tausender teurer, mehr fürs Geld. Seine Vorzüge reichen von der wesentlich reichhaltigeren Ausstattung über bessere Fahrleistungen und Handlichkeit bis zur höheren Fahrsicherheit. Der Käfer ist ihm nur in Wirtschaftlichkeit und Fahrkomfort ebenbürtig und somit allein für solche Leute noch eine Alternative, die ans Auto nur sehr geringe Ansprüche stellen. *Werner Schruf*

Technische Daten

VW Polo	VW 1200
MOTOR	**MOTOR**
Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 69,5 x 59 mm, Hubraum 895 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,2:1, Leistung 40 PS bei 5900 U/min, spezifische Leistung 44,7 PS/Liter, maximales Drehmoment 6,2 mkg bei 3500 U/min.	Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 77 x 64 mm, Hubraum 1192 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,3:1, Leistung 34 PS bei 3800 U/min, spezifische Leistung 28,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 7,6 mkg bei 1700 U/min.
FAHRWERK	**FAHRWERK**
Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Koppellenkerachse mit Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulisches Zweikreisbremssystem, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen 135 SR 13.	Zentralrohrrahmen, vorn Einzelradaufhängung an Kurbellenkern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung, Pendelachse an Längslenkern und Torsionsstäben, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Trommeln, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 4½ J x 15, Diagonalreifen 5.60-15.

Nachrichten aus der Technik

Kleine Änderungen bei Renault

Für das Modelljahr 1976 nahm Renault an den laufenden Modellen nur geringfügige Veränderungen vor. So sind jetzt alle R 4-Typen und auch die Billigausführungen des R 5 und R 6 serienmäßig mit einer Drehstromlichtmaschine ausgerüstet.

Bei allen R 4, R 5 und R 6-Modellen wurde außerdem die Übersetzung des IV. Ganges verlängert (1,026 statt 1,034).

Für die Typen R 6 TL und R 12 L sind Normalbenzinmotoren mit 45 PS bzw. 50 PS vorgesehen. Auch der 55 PS-Motor des R 16 L ist mit Normalbenzin zu betreiben. R 12 L und R 16 L besitzen nun serienmäßig beheizbare Heckscheiben. Beim Renault 12 wurden zudem das Armaturenbrett sowie einige Karosseriedetails neu gestaltet.

Alle Modelle der Reihe R 16 und R 15/17 erhielten einen kürzeren I. Gang (3,818 statt 3,455), beim R 16 TX wurde auch die Übersetzung des V. Ganges geändert (0,861 statt 0,914).

Das Topmodell des Hauses schließlich, der Renault 30 TS, wird serienmäßig mit elektromagnetischer Zentralverriegelung sowie Scheinwerferhöhenregulierung ausgestattet.

Die altbekannte Renault Alpine ist wieder mit einem 1,3 Liter-Motor lieferbar, der 69 PS leistet und eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h ermöglicht.

Michelin-Winterreifen

Der von Michelin in Frankreich hergestellte spikelose Winterreifen X M+S 8 ist nun in den folgenden Dimensionen lieferbar: 155 SR 12, 135 SR 13, 145 SR 13, 155 SR 13, 165 SR 13, 6.40 SR 13, 145 SR 14, 165 SR 14, 175 SR 14, 185 SR 14, 145 SR 15, 155 SR 15, 165 SR 15, 180 SR 15, 185 SR 15.

Verbessert: Michelin M+S 8

Neue Garantiebestimmungen bei Chrysler/Simca

Ab 1. September 1975 bietet Chrysler/Simca für alle Modelle 1 Jahr Garantie ohne Kilometerbegrenzung.

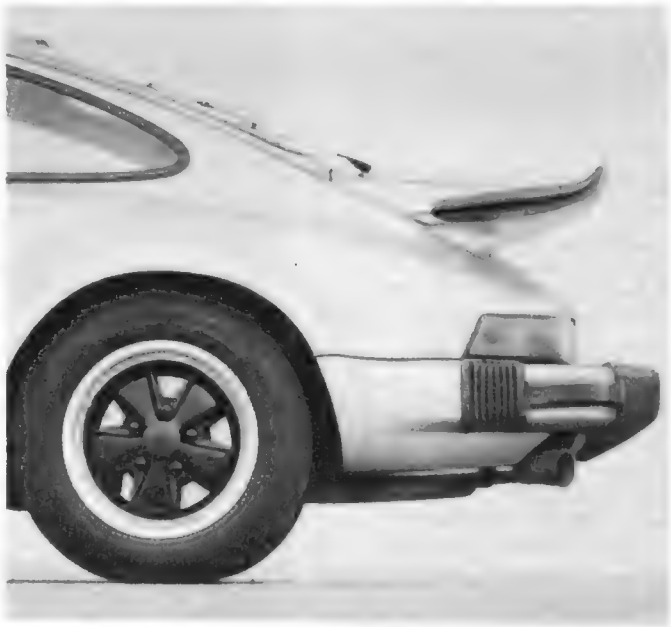
Außerdem wird der Simca 1100 GLS des Jahrgangs 1976 in einer begrenzten Stückzahl ohne Aufpreis mit einem UKW-Marken-Radio, Nebelscheinwerfern und Nebelrückleuchte (Wert der Mehrausstattung ca. 500 Mark) als sogenanntes „Allwetterauto" geliefert.

Loewy für Moskwitsch

Raymond Loewy, amerikanischer Designer, soll im Auftrag der russischen Automobilfirma Moskwitsch die ziemlich hausbackene Karosserieform des bisher meistverkauften sowjetischen Automobils auffrischen und bis 1977 eine neue Karosserie entwerfen.

Verbot für Porsche-Heckspoiler

Das Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg hat ein Verbot des Porsche-Turbo-Heckspoilers in Aussicht gestellt. Eine aufgrund eines Gutachtens des TÜV Stuttgart ausgestellte Betriebserlaubnis wurde zurückgezogen wegen vermuteter Gefährlichkeit des Spoilers. Dagegen prozessiert die Firma Porsche vor dem Verwaltungsgericht Schleswig. Der Absicht, ein Gutachten des Schwetzinger Unfallchirurgen Professor Gögler einzuholen, hat die Zuffenhausener Sportwagenfirma zugestimmt. Laut Porsche ist der sehr weiche Polyurethan-Rand des Spoilers nicht in der Lage, Verletzungen hervorzurufen.



Gefährlichkeit nur vermutet: Porsche-Heckspoiler.

Arthur Westrups

Fragestunde

Heute: Was verstehen Sie unter Normverbrauch?

„Mein Mann hat mir das kürzlich erklärt: Bei Autos, die weniger als 100 km/h fahren können, ist es der Verbrauch bei Höchstgeschwindigkeit auf 100 km Strecke, bei denen, die schneller fahren, der Verbrauch auf 100 km Strecke mit ⅔ der Höchstgeschwindigkeit."

Marianne R., 29, Sekretärin

„Das habe ich schon gehört. Man hat eben ein Interesse daran, was der Wagen mit soundsoviel Kubik verbraucht. Wichtig ist dabei die Düse, die drin ist. Bei meinem Mercedes beträgt der Normverbrauch auf lange Strecke 12, aber in der Stadt steigt er auf 15 Liter."

Dr. Paul A., 66, Arzt

„Was Normverbrauch ist, kann ich leider nicht sagen. Ich fahre immer mit meinem Freund."

Maria N., 21, Drogistin

„Das ist der Verbrauch, den ein Auto ganz normal braucht. Da spielt der Reifenverschleiß und diese Sachen eine Rolle. Er liegt so bei 10 Litern."

Rolf R., 39, Malermeister

„Das ist wahrscheinlich so ein neumodischer Begriff; ich vermute, es ist der Normalverbrauch. Mehr weiß ich nicht, denn ich habe die

letzten fünf Jahre kein neues Auto gekauft."

Maria K., 45, Wirtin

„Das ist der spezifische Verbrauch, auf ebener Strecke gemessen, bei Windstille; da kommen ein paar Faktoren zusammen."

Klaus Sch., 28, Kfz-Meister

„Das ist der vorgeschriebene Verbrauch, bei meinem Autobianchi 7,5 Liter."

Birgit B., 25, MTA

„Was ein Auto im Durchschnitt braucht, einmal beim Schnellfahren, einmal beim Langsamfahren, im Stadtverkehr und auf der Landstraße. Der Durchschnitt ist der Normverbrauch. Meistens sind es 10 Liter."

Willi K., 50, Konditormeister

„Der Normverbrauch ist der Normalverbrauch auf 100 Kilometer. Stadt, Autobahn, Land, so gemischt.

Herbert R., 20, Gefreiter der Bundeswehr

„Das ist der Durchschnitt zwischen tatsächlichem und ausgerechnetem Verbrauch. Das ist eine Norm, sozusagen der Durchschnittsverbrauch."

Josef C., 25, Kfz-Mechaniker

„Das ist der Verbrauch bei Tempo 100."

Georg H., 63, Kaufmann

Hier erklärt die Testabteilung von auto motor und sport den Fachbegriff:
Der Kraftstoffverbrauch nach DIN (Normverbrauch) wird ermittelt bei konstanter Fahrt mit ¾ Höchstgeschwindigkeit, jedoch maximal 110 km/h, auf ebener Bahn. Weitere Voraussetzungen: Windstille und normale Bedingungen für Temperatur und Luftdruck. Dem dabei gemessenen Wert werden 10% zugeschlagen.

75-(A26)

Michelin XM+S 8

der komplette Winterreifen

Ob Winterreifen oder nicht, das hängt vom Klima und von der Gegend ab, in der Sie fahren müssen oder wollen. Wenn Sie sich für Winterreifen entschieden haben, dann sollten es komplette Winterreifen sein.
Achten Sie deshalb beim Kauf auf die 5-Punkte-Prüfliste!

Prüfliste für den kompletten Winterreifen

1. **Tiefschneereifen** mit einem besonders griffigen Profil für den Tiefschnee.
2. **Haftreifen*** für eine gute Haftung auf Eis und festgefahrenem Schnee. Kann eventuell auch bespikt werden (für Länder, in denen Spikes erlaubt sind).
3. **Matschreifen** mit einem offenen, selbstreinigenden Profil bei Matsch und Schlamm.
4. **Anti-Aquaplaning-Reifen** der mit seinen offenen Profilkanälen viel Wasser aufnehmen und ableiten kann.
5. **Gut-Wetter-Reifen** mit dem man auf trockener Straße auch flott fahren kann – dabei aber sicher, komfortabel und wirtschaftlich.

*Achtung! Kein Haftreifen ist ein vollwertiger Ersatz für Spikes-Reifen. Denken Sie daran!

(Beim Reifenfachmann)

Er und seine 3.479 Kollegen in Deutschland verbinden britisches engineering mit deutscher Gründlichkeit.

Hier überall finden Sie British-Leyland-Top-Service in Deutschland:

AACHEN,
Autohaus Dreis, Tel. 0241/73093
Elteneuer + Lannotte, Tel. 0241/162375
AHLEN,
Hubert Hartings, Tel. 02382/2721
ALLAGEN-Möhne,
Auto-Jahte, Tel. 02925/2307
ALSDORF,
Hubert Nüsser jun., Tel. 02404/1255
ALTENA/Westfalen,
Klaus Lienkämper & Co. oHG,
Tel. 02352/50430
ALTENSTADT,
Reinhold Schramm, Tel. 06047/2060
ALZENAU,
Autohaus Amberg, Tel. 06023/449
AMBERG,
Rattke & Hofmann, Tel. 09621/81756
ASCHAFFENBURG,
Autohaus Amberg,
Tel. 06021/21416/19
AUGSBURG,
Peter Schybal, Tel. 0821/555160
R. Stolber Automobile, Tel. 0821/30678
BADEN-BADEN,
Hans-Peter Nagel, Tel. 07221/22672
Autohaus Henrik Schwoerer,
Tel. 07221/61340
BAD HEILBRUNN,
Walter Frank, Tel. 08046/1456
BAD HERSFELD,
Auto-Center Eckhard Kirschstein,
Tel. 06621/72289
BAD HOMBURG v.d.H.,
Hans Klein + Sohn, Tel. 06172/42369
Auto-Recht KG, Tel. 06172/31555
BAD HONNEF,
Peter Rauffel, Tel. 02224/2406
BAD KISSINGEN,
Karl-Heinz Fürsch, Tel. 0971/61413
BAD KREUZNACH,
Autohaus Jung, Tel. 0671/63317
Paul Weber – Kraftfahrzeuge,
Tel. 0671/33323
BAD MERGENTHEIM,
Bruno Rückert, Tel. 07931/2674
BAD NAUHEIM,
Karl Hermann Scheerer,
Tel. 06032/81747
BAD OLDESLOE,
Hans-Dieter Feyerabend,
Tel. 04531/13319
BAD VILBEL,
Michael Krage GmbH, Tel. 06193/7665
BAD ZWISCHENAHN,
Dierk Mengers, Tel. 04403/3878
BALINGEN,
Anton Godinez, Tel. 07433/6628
BAMBERG,
Auto-Center, Tel. 0951/33759
BARDOWICK,
Richard Rech, Tel. 04131/121128
BARKHAUSEN bei Minden,
Walter Böhne, Tel. 0571/53191
BAUMHOLDER,
Autoreparatur- und Handels-GmbH,
Tel. 06783/4366
BAUSCHLOTT b. Pforzheim,
Autosalon Roger Schweikert,
Tel. 07237/279
BAYREUTH,
Rudolf Keil, Tel. 0921/22622
BECKUM,
Hubert Pfannkuche, Tel. 02521/3301
BERGHEIM/Erft,
Josef Engels, Tel. 02271/41200
BERGISCH-GLADBACH,
Kirch & Nicolin, Tel. 02202/51644
BERLIN,
Wolfgang Hinz, Tel. 030/7843051
Gerlinde Jahn, Tel. 030/4327104
Jürgen Reuter KG, British Cars,
Tel. 030/8853545
H. Richtzenhain, Tel. 030/3124391
Herbert Schultze Automobile oHG,
Tel. 030/8859035
Franz Wacha, Tel. 030/4936967
BETZWEILER-WÄLDE,
Willibald Link, Tel. 07455/256
BIELEFELD,
AHG-Autohandelsgesellschaft mbH & Co. KG, Tel. 0521/35084
BIELEFELD-BRACKWEDE,
Heinrich Jungeilges, Tel. 0521/40664
BITBURG/Eifel,
Carl Metzger KG, Tel. 06561/3462
BOCHOLT,
Friedrich Schreiber, Tel. 02871/42411
BOCHUM,
J. Sauerland & Sohn KG,
Tel. 02321/301543
BÖBLINGEN,
Autohaus Wallat KG, Tel. 07031/21654
BONN,
H. Kreider GmbH & Co. KG,
Tel. 02221/462764
Auto-Kümpel, Tel. 02221/232061
BOTTROP,
Wolfgang Hollmann, Tel. 02142/27829
BOXBERG,
Hans S. Keil, Tel. 02692/415
BRANDLECHT,
Hans Gerd Paartmann, Tel. 05921/4939
BRAUNSCHWEIG,
Michael Gottschling + Sohn KG,
Tel. 0531/74546
BREITENFELDE b. Mölln,
Wolfgang Olsowski, Tel. 04542/3263
BREMEN,
Auto Heins KG, Tel. 0421/445016-17
J. Herm. Paborn, Tel. 0421/502177
H. W. Reichenbach, Tel. 0421/448511
Autohaus Weiss OHG, Tel. 0421/383845
BREMERHAVEN,
Horst Baecker Automobile,
Tel. 0471/53061
BRENSBACH/Odenwald,
Erhardt Dörr, Tel. 06161/480
BRUCHSAL,
Willy Hetzel, Tel. 07251/2283
BÜNDE,
Helmut Samson, Tel. 05223/5755
CASTROP-RAUXEL,
Auto-Mühlenbrock, Tel. 02305/12531
CELLE,
Wolfram Friedrich, Tel. 05141/25425
CUXHAVEN,
Günter Schreiber, Tel. 04722/526
DARMSTADT,
Hans Bryjak, Tel. 06151/81666
Rudolf Mörbel, Tel. 06151/79260
DAUCHINGEN/Kr. Schwenningen,
Waldemar Birkholz, Tel. 07720/4583
DAUTHPETAL-Holzhausen,
Otto Bosser, Tel. 06466/7060
DECHING Post Röhrnbach,
Karl Bachl, Tel. 08582/414
DEGGENDORF,
Adolf Mutzl, Tel. 0991/4335
DELMENHORST,
Fritz Schröder, Tel. 04221/70942
DETMOLD,
Fritz Siegmeyer, Tel. 05231/24742
DETTINGEN-TECK,
Auto-Hepe GmbH, Tel. 07021/59481
DIETZENBACH,
Autohaus Peters, Tel. 06074/23567
DINGOLFING,
Gerhard Singer, Tel. 08731/2606
DONAUESCHINGEN,
Peter Greuner, Tel. 0771/4730
DONAUWÖRTH,
Helmut Jeß, Tel. 0906/5910
DORMAGEN,
Egon Huntgeburth, Tel. 02106/47171
DORTMUND,
Auto Bitter, Tel. 0231/811632
Autohaus Buschmann GmbH + Co KG,
Tel. 0231/522243
SBB Dortmund GmbH, Tel. 0231/593071
DUDENHOFEN,
Ing. Ludwig Resch, Tel. 06106/2056
DÜREN,
Autohaus Carl Küppers,
Tel. 02431/74687
DÜSSELDORF,
Auto-Supermarket GmbH,
Tel. 0211/343034
A. Brüggemann + Co GmbH,
Tel. 0211/78181
Birkelbach & Unkruer,
Tel. 0211/671095
Walter Schmitz, Tel. 0211/373960
Union-Autoreparatur-Werkstatt,
Werner Kuchar, Tel. 0211/723598
DUISBURG,
Autax Kraftfahrzeuge GmbH & Co. KG,
Tel. 02131/20901
DUNUM/Ostfriesland,
Hermann Böök, Tel. 04971/748
EBERSHAUSEN üb. Krumbach,
Hermann Lederer, Tel. 08282/3460
EBINGEN,
Anton Godinez, Tel. 07431/4337
ECKERNFÖRDE,
Neitzel KG, Tel. 04351/3646
EGGINGEN,
British-Car-Center, E. Preiser,
Tel. 07746/5365
EHINGEN/Donau,
Wolfgang Steidle, Tel. 07391/5601
ELMSHORN,
Erwin Schwarz, Tel. 04121/22662
ERLANGEN,
Auto Lehner GmbH, Tel. 09131/33156
ESCHWEILER,
Hubert Adenau, Tel. 02403/4162
ESSEN,
H. op gen Orth, Tel. 0201/225906
ETTLINGEN,
Walz & Zimmermann KG,
Tel. 07243/5652
EUSKIRCHEN-Stotzheim,
Willi Born, Tel. 02251/64163
FEUCHTWANGEN,
H. + H. Schmeißer, Tel. 09852/2346
FISCHEN/Ammersee,
Auto Saiger, Tel. 08806/534
FLENSBURG,
Auto Centrum H. + M. Petersen,
Tel. 0461/17651
FRANKFURT/Main,
Automobile Rigobert Schultz,
Tel. 0611/447363
E. H. Depireux, Tel. 0611/235664
Autohaus Bernhard Kneifel,
Tel. 0611/786630
FRECHEN-BACHEM bei Köln,
Manfred Hochkeppel, Tel. 02234/52701
FREIBURG,
Autohaus Speck, Tel. 0761/31131
FREISING,
Siegfried Sarvi, Tel. 08161/5477
FRIEDRICHSHAFEN,
Ottmar Müller, Tel. 07541/41393
FRONROT/Krs. Schwäb. Hall,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 07973/243
FÜRTH,
Autohaus Enser KG, Tel. 0911/770463
FULDA,
Friedrich + Maier GmbH + Co KG,
Tel. 0661/2030/7
GELDERN,
Bertold Specker, Tel. 02831/4644
GELSENKIRCHEN-BUER,
Autohaus Meilenbrock GmbH + Co
Handels KG, Tel. 02322/73995
GELSENKIRCHEN-HORST,
Günter Auffenberg, Tel. 02322/54801
GEVELINGHAUSEN,
Franz Josef Becker, Tel. 02904/2631
GIENGEN-BURGBERG,
Heinz Rüdiger, Tel. 07322/7627
GIESSEN/Klein Linden,
Karosseriebau Leun, Tel. 0641/2661
GÖPPINGEN,
Auto-Seng, Tel. 07165/435
GÖTTINGEN,
Auto-Rothe, Tel. 0551/34304
GOSLAR,
E. Langanke, Tel. 05321/20333
GRONAU/W.,
Gerhard Kemper, Tel. 02562/3329
GROSS-GERAU,
Manfred Montag, Tel. 06152/2927
GRÜNSTADT,
L. Wiegand, Tel. 06359/3208
GÜTERSLOH,
Helmut Schaluck, Tel. 05241/51709
GUXHAGEN/Kr. Melsungen,
Christian Kuhlborn, Tel. 05665/2061
HAGE/Ostfriesland,
Claas Ackermann, Tel. 04931/7237
HAGEN-HASPE,
Herbert Schlasse, Tel. 02331/45740
HALTINGEN,
Lothar Luhr, Tel. 07621/62195
HAMBURG,
British Car Service GmbH,
Tel. 040/381833
Gebr. Brügmann, Tel. 040/477539
Alfred Dannmeyer, Tel. 040/6724569
Gäbel + Dethlefs, Tel. 040774775
L. Nemeth + Co, Tel. 040/244840
Paul Nitzschke, Tel. 040/7128459
Wolfram Petrick, Tel. 040/432669
Dieter Rothe, Tel. 040/6410999
Gerhard Siek & Co, Tel. 040/5604267
Sport-Auto Denhalde, Tel. 040/297843
Hans H. Stahlberg, Tel. 040/271121-25
Zander + Hebenstreit GmbH + Co KG,
Tel. 040/6401053-54
HAMM,
Bernhard Overmeyer, Tel. 02381/32410
HAMELN,
Friedrich Krüger GmbH,
Tel. 05151/12821
Otto Löhrke Inh. Bernd Löhrke,
Tel. 05151/21099
HANAU,
Milinski + Häring, Tel. 06181/13471
HANNOVER,
Autohaus Süd Hannover,
Tel. 0511/865061
Gross & Beese GmbH, Tel. 0511/451071
Gerhard Koch, Tel. 0511/691150
Fritz Morgenroth KG, Tel. 0511/630007
Georg Röttger, Tel. 0511/451460
HEIDE,
Auto Mende, Tel. 0481/3766
HEIDELBERG,
A. Brüggemann + Co GmbH,
Tel. 06221/81091-5
Autohaus Reichle & Baur GmbH + Co KG
Tel. 06221/24954-55
HEILBRONN/Neckar,
Heilbronner Automobil-Verkaufs-Gesellschaft Georg Fend KG,
Tel. 07131/81081-83
Herbert Walz, Tel. 07131/41195
HELLENTHAL-Reifferscheid,
Rolf Linden, Tel. 02482/2210
HERFORD,
Peter Wiegers GmbH + Co KG,
Automobile, Tel. 05221/4437
HERNE/Westfalen,
Rolke Automobile, Tel. 02323/52444
HERTEN,
Josef Gövert, Tel. 02366/36725
HEUSWEILER,
Josef Gregorius, Tel. 06806/6345
HILBRINGEN,
Raimund Gaspers, Tel. 06861/2616
HILDEN,
Peter Vetter, Tel. 02103/52394
HILDESHEIM,
Touren- und Sportwagen Erdmann + Felske OHG, Tel. 05121/56146
HÖXTER,
Otto Löhrke, Tel. 05271/2353
HOF/Saale-Neuhof,
Erhardt Weidner, Tel. 09281/66267
HOFHEIM,
E. Starck & Co., Tel. 06192/5701
HOHENSCHÄFTLARN,
Martin Mühlbauer, Tel. 08178/3218
HOHENWESTEDT,
Claus Gloy, Tel. 04871/532
HUSUM,
Horst Leve, Tel. 04841/5129
IBBENBÜREN,
August Bühner, Tel. 05451/4766
INGOLSTADT,
Herbert Porstendörfer, Tel. 0841/81629
ISERLOHN,
Bremer & Co GmbH, Tel. 02371/31159
Heinrich Burschik, Tel. 02371/40678
ITZEHOE,
Hoppe + Dijkstra KG, Tel. 04821/75015
JECHTINGEN,
Hans-Klaus Bohny, Tel. 07662/6133
JÜLICH,
Kaspar Schüssler, Tel. 02461/2539
KAISERSLAUTERN,
Josef Schicht GmbH + Co KG,
Tel. 0631/58233
KAMP-LINTFORT,
Friedr. John GmbH, Tel. 02842/7555
KARLSFELD b. Dachau,
Heinz Osterholzer, Tel. 08131/91516
KARLSRUHE,
Autohaus Jürgen Olm GmbH,
Tel. 0721/694243
KASSEL,
Fritz Lindemann, Tel. 0561/54046
G. Reuting, Tel. 0561/24597
KASTER/Kr. Bergheim,
Klaus Schnabel, Tel. 02272/2535
KEMPTEN,
Lander & Ammann, Tel. 0831/26680
KIEL,
Böcking & Cramer OHG,
Tel. 0431/666500
KIRRLACH,
Johann Gruber, Tel. 07254/8106
KLEINHEUBACH,
Kittner & Dörr, Tel. 09371/4258
KLEVE-KELLEN,
Hans Helmes, Tel. 02821/92475
KOBLENZ,
Auto-Handels-Gesellschaft,
Tel. 02161/34434
KÖLN,
Autohaus F. J. Kempen,
Tel. 0221/374081
Auto Laukat KG, Tel. 0221/800096-98
Hubert Liedke, Tel. 0221/313672
Klaus Wegen GmbH, Tel. 0221/514342
KÖNIGSBRONN,
Helmut Weller, Tel. 07328/411
KONSTANZ,
Luigi Vendrame, Tel. 07531/79098
KORBACH,
Wilhelm Schulze, Tel. 05631/3232
KREFELD,
Automarkt Zimpel,
Tel. 02151/771011/12/13
Alfred Wellmann, Tel. 02151/775230
KULMBACH,
Werner Schubarth, Tel. 09221/5660
LAHR-SULZ,
Gunther Sexauer, Tel. 07821/26169
LAHSTEDT,
Gerhard Eckerleben, Tel. 05172/2555
LANDAU/Pfalz,
Kurt Galant, Tel. 06341/4176
LANDSBERG/Lech,
Heinz Uwe Dehn, Tel. 08191/1631
LANDSHUT,
Auto Czakert, Tel. 0871/23310
LANGENBERG,
H. Daum, Tel. 02127/6616
LEER,
Joh. Eidtmann, Tel. 0491/3420
LEONBERG-RAMTEL,
Fahrzeughaus Schweizer,
Tel. 07152/43649
LEUTKIRCH,
Karl Bernhardt, Tel. 07561/3666
LICHTENFELS/Seubelsdorf,
Curt Szymansky KG, Tel. 09571/3654
LIMBURG,
Autohaus Unterfeld, Tel. 06431/25277
LINDAU/Bodensee,
Helmut Schelle, Tel. 08382/3102
LINNICH,
Walter Berger, Tel. 02462/510
LIPPSTADT,
Auto Jathe, Tel. 02941/12485
LÖRRACH,
Werner Kiefer, Tel. 07621/86653
LOSHAUSEN,
Helmut Dörrbecker, Tel. 06691/3675
LUDWIGSBURG,
Autohaus Theodoridis, Tel. 07141/28103
LUDWIGSHAFEN,
Hermann Unold, Tel. 0621/564086
LÜBECK,
Walter Krauss, Tel. 0451/501891
Zastrow & Woldt, Tel. 0451/42112
LÜDENSCHEID,
Rainer Rahardt, Tel. 02351/60128
LÜNEBURG,
Karl Rüdiger Michel, Tel. 04131/46269
MAINZ,
Herbert Wein, Tel. 06131/41596
MAINZ-KASTEL,
Fox-Motors GmbH, Tel. 06143/7741-46
MANNHEIM,
Auto-Kuhn, Tel. 0621/705612
Autohaus Reichle & Baur GmbH & Co KG, Tel. 0621/817467

Wenn Sie Ihr Auto Horst Ulleboom anvertrauen, können Sie das beruhigende Gefühl haben, daß er es wie sein eigenes behandelt. Denn British-Leyland-Spezialisten verstehen unter Kundendienst mehr als branchenüblichen Fließband-Service. Die Liebe zu außergewöhnlichen Autos und die Begeisterung für fortschrittliche Automobil-Technik aus England machen Fahrer und Mechaniker zu Freunden.

Deshalb hören Sie von British-Leyland-Freunden wie Horst Ulleboom und einem Austin-Allegro-Fahrer auch die gleichen Pluspunkte für guten Service, für Top-Service:

Jeder Mechaniker ist Profi. Schulung in England. Jahrelange Erfahrung in Deutschland. Problemloser Service durch arbeitserleichternde Konstruktionen wie Fabro-Strip und Hydragas-Federung. Ersatzteilpreise, die jedem Vergleich standhalten. Selbstverständlich 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung. Und bei den Service-Stationen geht Qualität vor Quantität. Trotzdem finden Sie über 10.000 in Europa.

Über 10.000mal British-Leyland-Top-Service.

Neue qualifizierte Service-Partner werden ständig gesucht.

AUSTIN · MORRIS · MG
JAGUAR · ROVER · TRIUMPH

BRITISH-LEYLAND-IMPORTEUR: A. BRÜGGEMANN + CO GMBH
4 Düsseldorf · Harffstr. 53 · Telefon 0211/78181

BRITISH LEYLAND

Z. B.
Horst Ulleboom, 39.
Über 20 Jahre Spezialist
für britische Autos:

1954 – Austin/Brüggemann
1958 – Jaguar/Schweiz
1961 – Jaguar, Austin, Morris, MG/
Liechtenstein
1962 – British Leyland/Brüggemann
Außendienst- und technische
Händlerbetreuung
Fach-Schulungen in England
Heute – Werkstattleiter

MARIENHEIDE/Karlebach,
Gaspers & Jäger, Tel. 02261/65562
MARKTOBERDORF-RIEDER,
Paul Schmid, Tel. 08342/2837
MEMMINGEN,
Helmut Draxler, Tel. 08331/4717
MERDEN/Sauerland,
Friedhelm Kleine, Tel. 02373/60929
MINDEN,
Porta Westfalica-Barkhausen,
Walter Böhne, Tel 0571/53191
MITTENWALD,
Autohaus Biller, Tel. 08823/497
MOERS,
Rolf D. Nicolai, Tel. 02841/23339
MÖNCHENGLADBACH,
Autopassage Josef Massler,
Tel 02161/22116
Willi Kremer, Automobile,
Tel. 02161/59326
MONTABAUR,
Auto-Nick, Tel. 02602/2086
MÜLHEIM/Ruhr,
Ernst Krumey, Tel. 02133/433323
MÜLLHEIM,
M. Maier + M. Kucera, Tel. 07631/3498
MÜNCHEN,
Anglo-Automobil Werner Frühling,
Tel 089/152708
Auto Burghardt, Tel. 089/381072 55
ASU Auto Service Union KG,
Tel. 089/381071
Recknagel + Niedermeier OHG,
Tel. 089/251951
Auto Wilhelm, Tel. 089/325423
Heinz Wolf, Tel. 089/265488
MÜNSTER/W.,
Ing. W. Brandes, Tel. 0251/56381
MÜNSTER-OSTHEIL,
Lothar Müller, Tel. 05192/4499
NENZINGEN,
Lutz Tellkamp, Tel. 07771/2005
NETTELSTEDT,
Reinhold Maukach, Tel. 05741/6213
NETTETAL-KALDENKIRCHEN,
Auto-Reichert KG, Tel. 02157/6606
NEUBURG a. d. Donau,
Josef Berchtenbreiter, Tel. 08431/2256
NEUHAUSEN A. F.,
Auto-Holacek, Tel. 07158/9106
NEU-ISENBURG,
K. H. Schäfer, Tel 06102/36419
NEUMÜNSTER,
Ernst Landschoof, Tel 04321/31921
Hellmuth Stoschus, Tel. 04321/81446
NEUNHEIM b. Ellwangen,
Autohaus Hilsenbeck KG,
Tel. 07961/7245
NEUSS,
Heinz Rink, Tel. 02101/59627
NEUSTADT/Weinstraße,
Erich Kriemeyer, Tel. 06321/84735
NIEDERFÜLLBACH,
Ronald Barnikol, Tel. 09565/634
NIEDERNHALL,
Reinhold Dorfi, Tel. 07940/3431
NIENBERGE,
Ing. W. Brandes, Tel 025033/521
NORDHORN,
Hans Gerd Paertmann,
Tel. 05921/14941
NÜRNBERG,
Motus, Jedamzik & Sandner OHG,
Tel 0911/333038
Britische Automobile, Fritz Neuser,
Tel. 0911/36840
Auto Pieper, Tel. 0911/632953
OBERHAUSEN,
Joh. Hesseln Söhne, Tel. 02132/23662
OBERURSEL,
G. Herold, Tel. 06171/52737
ÖTISHEIM,
Horst Häuser, Tel. 07041/6450
OFFENBACH a. M.,
Auto Herold, Tel. 0611/853346
OFFENBURG/Baden,
Arno Fandrich, Tel 0781/5200
OLDENBURG/Stedingsdorf,
Franz Heinje, Tel 0441/63949
OPLADEN-FIXHEIDE,
Autohaus S. Jahns, Tel 02171/53799
OSNABRÜCK,
Georg Ciupka, Tel. 0541/572929
Heinrich Entz, Tel. 0541/61624
OSTERODE am Harz,
Wolfgang Dohn, Tel. 05522/3580
PADERBORN,
Robert Sprenger GmbH + Co. KG,
Tel 05251/56119
PAPENBURG 2,
Schulte + Jungeblut, Tel. 04962/319
PASSAU,
Otto Hausmann, Tel. 0851/2998
PEINE,
Manfred Klippel, Tel 05171/6783
PETTING/Kra. Schongau,
Karl Lang, Tel 08861/6094
PERCHA b. Starnberg,
Klaus Afferi, Tel. 08151/3219
PFAFFENHOFEN/Ilm,
Josef Weber, Tel. 08441/2625
PFAFFENWEILER,
Werner Schuble, Tel. 07664/8050
PFAFFING/Wasserburg,
Engelbert Moser, Tel. 08076/405
PFARRKIRCHEN,
Peter Krause, Tel 08561/8761
PFORZHEIM,
K. Bossert, Tel. 07231/12413
Autosalon Roger Schweikert,
Tel 07231/16364
PÜNDERICH/Mosel,
Clever Automobile, Tel. 06542/2832
RASTATT,
Auto-Metz GmbH, Tel. 07222/34031-32
RAVENSBURG,
Siegbert Allgaier, Tel. 0751/21123
RECKLINGHAUSEN,
VEFA Kraftfahrzeughandel GmbH,
Tel 02361/56901
REGEN,
Bruno Zitzelsberger, Tel 09921/778
REGENSBURG,
Oskar Seitz, Tel 0941/52672
REMSCHEID-LENNEP,
Auto Weizinger GmbH,
Tel. 02123/61625
RENDSBURG,
Autohandelsgesellschaft,
Tel. 04331/71544
RETHEN/Kra. Diepholz,
Horst Reinecke, Tel 05304/400
REUTLINGEN-OHMENHAUSEN,
Auto Specht, Tel 07121/54775
RHEYDT,
R. Rankin & Co, Tel 02166/49055
RINTELN,
Ernst Heitzmann, Tel. 05751/2445
RISTEDT b. Syke,
Hermann Kohls, Tel. 04242/1955
ROHRBACH,
Autohaus Klein GmbH, Tel. 06894/5564
ROSENHEIM,
Auto Fink & Sohn, Tel. 08031/6439
Georg Rupp u. Söhne, Tel. 08031/2970
ROSSBACH b. Gelnhausen,
Johann Kunz, Tel 06058/285
ROTTACH-EGERN,
Weisach-Garage Auto Salzberger,
Tel. 08022/5067
ROTTWEIL,
Norbert Niebel, Tel. 0741/7495
SAARBRÜCKEN,
Otto Müller, Tel 06898/81913
Alfred Ritz, Tel. 0681/36629
SACHSENHEIM,
Gebr. Schmidt, Tel. 07147/7140
SALZGITTER,
Emil Bessai, Tel. 05341/45133
SACHINGEN,
Hermann Mroha, Tel 07761/3643
ST. WENDEL,
Horst-Peter Bastian, Tel. 06851/3254
SAULHEIM,
Hans Schneider, Tel. 06732/8204
SCHLÜCHTERN,
TOP CAR Martin Sache oHG,
Tel. 06661/3873
SCHMIDEN/Stuttgart,
Georg Cesiik, Tel. 0711/511560
SCHÖNKIRCHEN,
Paul Gursky, Tel. 04346/746
SCHÖNEBERG-KÜNIELBERG,
Karl Sorg, Tel. 06373/298
SCHÜTTORF,
Georg Jenning, Tel. 05923/425
SCHWEINFURT,
Autohaus Walter Jäckl, Tel. 09721/21028
Willi Liebl, Tel 09721/23704
SIEGEN/Westfalen,
Fritz Heinbach, Tel. 0271/4975-76
SIEGEN-EISERFELD,
Auto-Boller, Tel. 0271/36603
SINDELFINGEN,
Rolf Bausch, british-car-center,
Tel 07031/874549
SINGEN/Hhw.,
Axel Rauch, Tel. 07731/23725
SOLINGEN,
Gerd Raibach, Tel. 02122/74474
SOLTAU,
Siegfried Stabenow, Tel. 05191/3827
SPEYER,
Kurt Gleint, Tel. 06232/6235
SPRENDLINGEN,
Heinrich Fourste, Tel. 06103/67018
STADE,
Fritz Fuhr, Tel. 04141/2664
STADTHAGEN,
St. Hille, Tel. 05721/2291
STRAUBING,
Alois Buchner, Tel. 09421/7889
Auto-Czakert, Tel. 09421/2600
STUTTGART,
AVG Auto-Verkaufs GmbH,
Tel. 0711/722713
Paulinen-Garage Struckmann + CO,
Tel. 0711/223828
TAUNUSTEIN,
Stefan Wallner, Tel. 0861/4247
TRIBERG,
Ernest Harle, Tel. 07722/6464
TRIER,
Carl Metzger KG, Tel. 06501/67063-64
UCHTE/Hannover,
W. Langhorst, Tel. 05763/242
ÜBACH-PALENBERG,
Heinz Hallinges, Tel. 02451/2822
ÜBERHERRN,
Auto-Hess, Tel. 06836/2200
UELZEN,
Friedr. Dittrich, Tel. 0581/6096
ULM,
E. Grupp, Tel. 0731/381435
Wolfgang Steidle, Tel. 0731/31460
UMMENDORF,
Autohaus Häussler GmbH,
Tel 07351/2091
UNNA,
Auto-Kleine, Tel 02303/62020
VECHTA,
Karl Sudbeck, Tel. 04441/2686
VELBERT,
Velberter Autohaus GmbH,
Tel. 02124/52129
VERDEN,
Verdener Autohaus
R. Meyke + E. Gronowski,
Tel. 04231/2696
VIERNHEIM,
Autohaus Bernauer, Tel. 06204/4133
VIERSEN,
Anglo Auto-Vertrieb, M. Iefart,
Tel 9039/52069
WACHTENDONK,
Dietmar Lemke, Tel. 02836/7277
WAHLSTEDT,
Auto-Engelke, Tel. 04554/6720
WALDBRÖL,
Günther Runge, Tel. 02291/4627
WALDBRUNN-Ohrenbach,
Hans Jürgen Inrig, Tel. 06274/439
WALDSTETTEN,
Albert Bidell, Tel. 08223/983
WARBURG,
Otto Lohrke, Tel. 05641/3271
WASSENBERG,
Frd. von Arx, Tel. 02432/2401
WEIDEN/Oberpfalz,
Auto Friedrich KG, Tel. 0961/44643
WEIDING b. Cham/Opf.,
Franz Luger, Tel. 09977/201
WEILHEIM/Obb.,
Auto Salger, Tel. 0881/3334
WEISSENBURG/Bayern,
Alfred Kellner, Tel. 09141/2639
WERTINGEN,
Werner Miller, Tel. 08272/223
WESEL,
Autohaus Walter Fischer KG,
Tel 0281/23895
WESSELING,
Detlef Lonnemann, Tel. 02236/32207
WEVELINGHOVEN,
Auto Gilges, Tel. 02161/74229
WIESBADEN,
Heinz Heil, Tel 06121/420222
Rudolf Horz, Tel. 06121/86751
WILLING-BAD AIBLING,
Josef Kopp, Tel. 08061/7606
WINSEN,
Richard Rech, Tel. 04171/3129
WOLFENBÜTTEL,
Günther Grimm, Tel. 05331/22284
WORMS,
E. K. Will OHG, Tel. 06241/23332
WUPPERTAL,
Hans H. Voeberg, Tel. 0202/460226
Dieter Wissel, Tel. 0202/83672
Horst Wilke, Tel. 0202/666517
WUMMLINGEN,
Hans Gruter, Tel. 07461/3332
WÜSTWEILER,
Werner Schmitt, Tel. 06825/2817
WÜRZBURG,
Schurer & Co KG.,
Tel. 0931/51058 + 51185
WÜRZBURG-ZELL,
Ernst Breitenberger, Tel. 0931/597818
ZELL-WEIPOLTSHAUSEN,
Willi Liebl, Tel. 09720/249

Reif-Prüfung

Wenn der erste Reif fällt, sind viele Batterien reif. Die alten, die schwachen und die schlechten Batterien. DETA-Batterien sind stark genug für den Frost, der den Reif macht. Mit DETA hat man immer einen guten Start.

DETA

Ihre Batterie

Nachrichten aus der Technik

Mehr PS für den Bagheera

Matra-Simca Bagheera S heißt die neueste Version des dreisitzigen französischen Sportwagens. Von der unverändert weitergebauten Normalausführung unterscheidet sich der „S" hauptsächlich durch ein stärkeres Triebwerk: Er besitzt den 1442 ccm großen Stoßstangenvierzylinder des neuen Simca 1308 GT, der – bestückt mit zwei Weber-Doppelvergasern – 90 PS bei 5800 U/min leistet (Bagheera: 1294 ccm, 84 PS bei 6000 U/min). Das maximale Drehmoment von 12,5 mkg fällt bei 3000 U/min an (10,8 mkg bei 4400 U/min). Dank einer neuentwickelten Nockenwelle konnte ein flacherer Drehmomentverlauf erzielt werden: Im Bereich zwischen 2300 und 5600 U/min fällt die Kurve nicht unter 11 mkg.

Die Schaltung, die beim normalen Bagheera ziemlich unexakt arbeitet, wurde durch eine neue Schalthebelführung und ein Nadellager für den ersten Gang verbessert. Auch das Fahrwerk erfuhr eine geringfügige Modifikation: Die Hinterräder erhielten negativen Sturz (−1°30), um die konzeptionsbedingte Neigung zum Übersteuern im Grenzbereich (Gewichtsverteilung 31,4 : 68,6) zu vermindern. Zudem verspricht sich Matra von dieser Maßnahme einen stilistischen Vorteil. Das wegen der unterschiedlich großen Reifen (vorn 155 HR 13, hinten 185 HR 13) unvorteilhaft hoch stehende Wagenheck wurde durch den negativen Sturz geringfügig abgesenkt.

Weitere Unterschiede zum Normal-Bagheera: zweifarbige Leichtmetallfelgen, auf die Wagenfarbe abgestimmte Verkleidung von Dach und Türen, neue Tweedbezüge für die Sitze, Mittelkonsole, verstellbare Fußstütze für den Beifahrer, stärkerer Frischluftventilator, sowie elektrische Scheibenheber. Der Preis des Bagheera S: 17 400 Mark.

Ausstattungsverbesserungen wie wertvolle Sitzbezüge aus Tweed und eine Mittelkonsole kennzeichnen das Interieur des neuen Matra-Simca Bagheera S. Aufpreis gegenüber dem Normalmodell: 400 Mark.

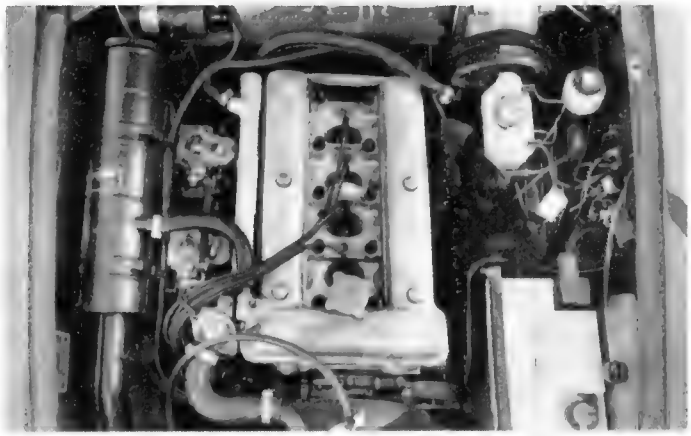
Neu: Beta-Spider von Lancia

Eine Spider-Version des Lancia Beta Coupés (Test Heft 3/1975) bereichert seit kurzem das Lancia-Programm. Der Beta-Spider besitzt einen Überrollbügel und ein abnehmbares Dachmittelteil aus Kunststoff. Hinter dem Bügel befindet sich ein versenkbares Stoffverdeck. Die Technik entspricht der des Lancia Beta Coupés: Als Antriebsquelle dient der von Fiat übernommene 1,8 Liter-Doppelnockenwellenmotor, der die Vorderräder antreibt und bei 6200 U/min 120 PS leistet. Er soll den Beta-Spider in rund 10 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigen und für eine Höchstgeschwindigkeit von rund 180 km/h sorgen. In der Bundesrepublik ist der Beta-Spider vorerst noch nicht lieferbar.

Die schnelle Individuelle

Erfolgreiche Autos (3): Typengeschichte Alfa Romeo Giulia.

Damen haben es bekanntlich nicht allzu gern, wenn von ihrem Alter die Rede ist. So gesehen mag es verständlich erscheinen, wenn Alfa Romeos Giulia, seit sie sich für den Modelljahrgang 1975 hat liften lassen, den Beinamen „Nuova" (die Neue) trägt. Den Tatsachen entspricht diese wohlklingende Applikation allerdings kaum: Am 27. Juni dieses Jahres feierte die temperamentvolle Italienerin nämlich bereits ihren 13. Geburtstag. Wenn dieses für ein Automobil stolze Alter hier genannt wird, so nicht in despektierlicher Absicht, denn die Giulia muß sich ihrer Vergangenheit keineswegs schämen.



Das Herz der Giulia: Alfas Zweinockenwellenmotor.

Schon als sie im Juni 1962 im Autodrom von Monza der Presse als designierte Nachfolgerin der Giulietta vorgestellt wurde, verkörperte sie das, wofür später das verkaufsfördernde Attribut „sportliche Limousine" geprägt wurde, in nahezu idealer Weise: ein Auto mit kompakten Außenabmessungen, ausreichenden Platzverhältnissen für vier Personen, großem Kofferraum und einem starken, für überdurchschnittliche Fahrleistungen sorgenden Motor.

Klassische Konstruktion

Ein solcher Motor ist fraglos das wichtigste Bauteil bei einer sportlichen Limousine. Bei der Giulia übernahm diese Rolle eine auf 1,6 Liter vergrößerte Weiterentwicklung des Giulietta-Triebwerks, jene klassische Alfa-Konstruktion also, die die Attribute eines Rennmotors besitzt: Aus Leichtmetall gebaut, mit zwei obenliegenden Nockenwellen sowie halbkugelförmigen Verbrennungsräumen und V-förmig hängenden Ventilen ausgestattet, ist sie eine Maschine wie aus dem Lehrbuch. Sie vereint Elastizität und Drehfreudigkeit in hohem Maße und zeichnet sich gleichermaßen durch mechanische Laufruhe und Vibrationsarmut aus.

Der 1570 ccm große Vierzylinder begann sein Wirken in der Giulia TI, von einem Doppelfallstromvergaser gespeist, mit 92 PS bei 6200 U/min. Er bescher-

In Aussehen und Ausstattung der Berlina 2000 angeglichen: Giulia Nuova Jahrgang 1975.

te ihr ein Leistungsgewicht von 11,5 kg/PS – was ausreichte, um einen Porsche Super 75 wegzubeschleunigen und einem Super 90 dicht auf den Fersen zu bleiben.

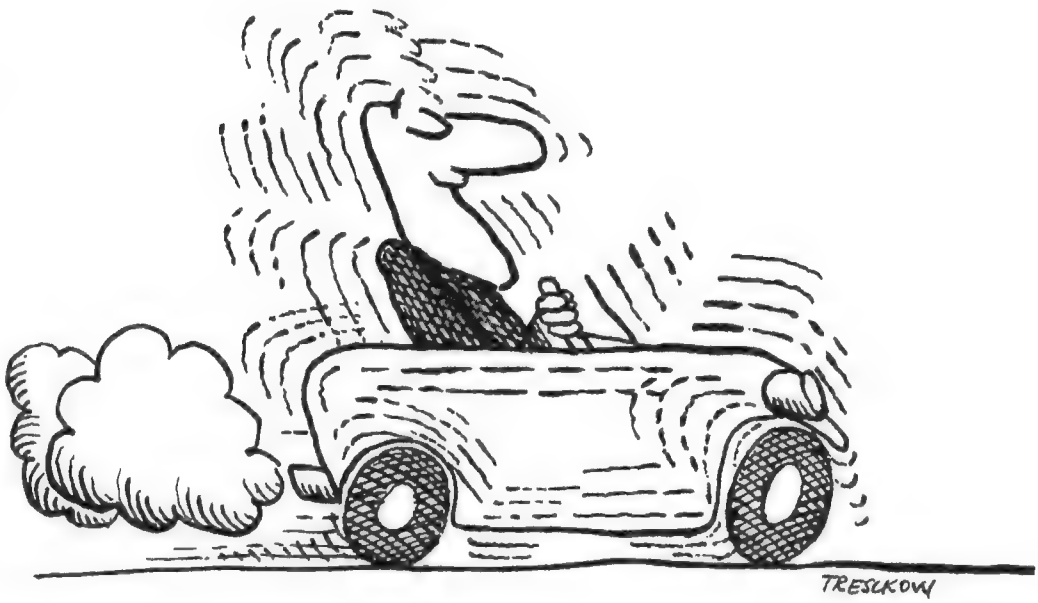
Ein noch besseres Leistungsgewicht (8,1 kg/PS) hatte eine im April 1963 vorgestellte, speziell für den Sporteinsatz gedachte Giulia-Variante: die auf 910 kg abgemagerte, mit einem vierblättrigen Kleeblatt verzierte TI Super, von der genau 501 Exemplare gebaut wurden und deren Rolle dann das Leichtmetall-Coupé Sprint GTA übernahm. Mit höherer Verdichtung (9,7:1) und Doppelvergasern versehen leistete der TI Super-Motor 112 PS bei 6000 U/min.

98 PS bei 5500 U/min bot die 1,6 Liter-Maschine, als

Gabler

Wenn Sie meinen, Ihre Federung sei ganz besonders gut- dann sind Ihre Stoßdämpfer* schon ganz besonders schlecht.

*Stoßdämpfer dämpfen die Schwingungen, damit die Räder nicht abheben.
Schlechte Stoßdämpfer merkt man kaum.
Lassen Sie Ihre Werkstatt rechtzeitig neue SACHS-Stoßdämpfer einbauen.



SACHS

Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt.
Stoßdämpfer für über 1000 Fahrzeugtypen.

Damit Sie auf der Straße bleiben.

Typengeschichte Alfa Romeo Giulia

1965 auf dem Genfer Salon die Giulia Super als Weiterentwicklung der Giulia TI vorgestellt wurde. Änderung der Ansaugwege und zwei Horizontal-Doppelvergaser hatten ein Absenken der Nenndrehzahl trotz gesteigerter Leistung sowie einen besseren Drehmomentverlauf ermöglicht.

Wer geglaubt hatte, mit Erscheinen der Giulia sei die Karriere des 1,3 Liter-Motors endgültig beendet, irrte: 1964 wurde der 1300er (mit 78 PS) in die Giulia übernommen, 1966 folgte eine etwas stärkere TI-Version mit 82 PS, und seit 1970 schließlich wird die gleiche 87 PS-Ausführung eingebaut, die auch im GT Junior Verwendung findet.

Der 1600er erfuhr seine bislang letzte Leistungssteigerung 1969, als er durch sorgfältige Abstimmungsarbeiten auf 103 PS bei gleich gebliebener Nenndrehzahl von 5500 U/min gebracht wurde. Damit spielt er in der 1,6 Liter-Klasse auch heute noch eine führende Rolle, wenngleich ihm Neuerscheinungen wie der Audi 80 GTE oder der VW Golf GTI die Spitzenstellung, die er lange Zeit innehatte, nunmehr ernsthaft streitig machen. Jedenfalls können sich die Fahrleistungen, mit denen die Giulia Nuova aufwartet, durchaus noch sehen lassen: Der zuletzt gemessene Testwagen (Bericht Heft 8/1975)

Alfa Romeo Giulia-Stationen

1962

Vorstellung am 27. Juni im Autodrom von Monza als Giulia TI. 1570 ccm, 92 PS bei 6200 U/min, max. Drehmoment 12,5 mkg bei 4000 U/min. Fünfganggetriebe mit Lenkradschaltung. Höchstgeschwindigkeit ca. 165 km/h. Trommelbremsen (vorn Dreibackenbremsen).

1963

Am 24. April in Monza Präsentation der hauptsächlich für Sportzwecke bestimmten Giulia TI Super: zwei Doppelvergaser, 112 PS, Höchstgeschwindigkeit über 185 km/h. Mittelschaltung, Einzelsitze, Rundinstrumente, Leichtmetallräder, hintere Seitenfenster aus Plexiglas. Gewicht 910 kg. Ab September für alle Giulia-Typen Scheibenbremsen an allen vier Rädern.

1964

Programm-Erweiterung durch Giulia 1300: 1290 ccm, 78 PS bei 6000 U/min, Vierganggetriebe, nur zwei Scheinwerfer. Höchstgeschwindigkeit über 155 km/h.

1965

Auf dem Genfer Salon Vorstellung der Giulia Super als Weiterentwicklung der Giulia TI. Zwei Horizontal-Doppelvergaser, natriumgefüllte Auslaßventile, 98 PS bei 5500 U/min, Höchstgeschwindigkeit 178 km/h. Mittelschaltung, Rundinstrumente, Einzel-Liegesitze.

1966

TI-Version der Giulia 1300, in Ausstattung und Leistung verbessert. 82 PS bei 6000 U/min, Höchstgeschwindigkeit 165 km/h.

Giulia TI Jahrgang 1962.

Giulia TI Super Jahrgang 1963.

Giulia 1300 Jahrgang 1964.

Giulia Super Jahrgang 1965.

Giulia 1300 Super Jahrgang 1971.

1967

Ausstattungsverbesserungen (zweite Wischergeschwindigkeit, Türschloß rechts) und Preissenkung zur IAA in Frankfurt: für die Giulia Super von 10 900 auf 9800 Mark.

1969

Verfeinerte Ausstattung mit neuen Sitzen, modifizierter Instrumentierung, hydraulischer Kupplungsübertragung, Drehstromlichtmaschine und breiteren Rädern (165er Reifen auf 5½ x 14-Felgen). Verbesserte Geräuschisolierung. Bei der Giulia Super Leistungserhöhung auf 103 PS bei 5500 U/min, Höchstgeschwindigkeit ca. 180 km/h.

1970

Zum Turiner Salon neuer Typ Giulia 1300 Super mit dem 87 PS-Motor des GT Junior, Höchstgeschwindigkeit ca. 170 km/h. Für alle Modelle Ausstattungsverbesserungen: Zweikreisbremsanlage, hängende Pedale, Türaufhalter, von außen auf jeweilige Belastung einstellbare Scheinwerfer, Hebelhandbremse zwischen den Sitzen.

1974

Die Giulia bekommt neu gestaltete Front- und Heckpartie und den Beinamen „Nuova". Durch Karosserie- und Ausstattungsänderungen – unter anderem überarbeitete Vordersitze mit verstellbaren Kopfstützen, zusätzliche Frischluftdüsen – wird eine Angleichung an die Berlina 2000 erreicht.

war 176 km/h schnell und beschleunigte in 11,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Konsequente Qualitätsverbesserung

Daß die im 14. Lebensjahr stehende Signora auch sonst nicht den Eindruck erweckt, aufs Altenteil zu gehören, liegt an der konsequenten Modellpflege, die ihre Mailänder Väter ihr haben angedeihen lassen: Sie verstanden es geschickt, sie immer wieder zu aktualisieren, ohne Grundlegendes am Konzept zu ändern.

Kleinarbeit war, zumindest in den Anfangsjahren, vor allem im Hinblick auf die Verarbeitungsqualität vonnöten. Beim ersten Testwagen, den auto motor und sport 1963 fuhr, gab es etliche Klapper- und Vibriergeräusche sowie ausgeprägte Windgeräusche, die Hauben schlossen schwer und die Türen so ungenau, daß nicht einmal die Kontakte der Innenbeleuchtung mit Sicherheit ausgeschaltet wurden.

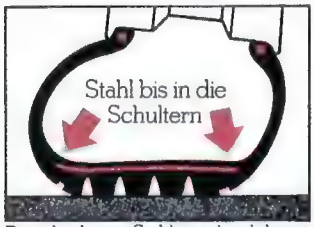
Derlei Mängel wurden Stück für Stück abgebaut, und 1967 konnte einer Dauertest-Giulia bescheinigt wer-

Giulia-Produktion

Beginn 1962. Bis 31. Dezember 1974 wurden insgesamt 503 849 Exemplare gefertigt, davon 284 335 mit 1,3 Liter- und 219 494 mit 1,6 Liter-Motor. Der Marktanteil der Giulia innerhalb des Alfa Romeo-Programms betrug 1965 40 Prozent, 1970 34 Prozent und ist mittlerweile auf 11 Prozent abgesunken. In der Bundesrepublik sind derzeit rund 22 000 Giulia, überwiegend mit 1,6 Liter-Motor, zugelassen.

Der neue Kléber V12

Oft tauchen Gefahren dann auf, wenn Sie am wenigsten damit rechnen. Wie hier. Zum Bremsen ist es zu spät. Jetzt müssen Sie genau reagieren. Und Ihre Reifen genau so genau.



Der überbreite Stahlgürtel stabilisiert die Lauffläche

Auch bei extremer Belastung in Kurven. Der Kléber V 12 reagiert genau

Darum hat Kléber den neuen V 12 entwickelt. Er hat Stahl bis in die Schultern – und dadurch ein Höchstmaß an Reaktionsgenauigkeit.

Der überbreite Stahlgürtel unterstützt die direkte Lenkung, stemmt sich mit seiner ganzen Breite auf die Straße, fängt Extrem-Kräfte auf. Und garantiert eine lange Lebensdauer.

Sie reagieren genau. Er reagiert genau. Auf den neuen Kléber V 12 können Sie sich so genau verlassen wie auf sich selbst.

Fragen Sie den Reifen-Fachhändler. Er ist Experte.

Stahl bis in die Schultern

kléber

Typengeschichte Alfa Romeo Giulia

den, sie sei besser als ihr Ruf: Sie absolvierte 50 000 harte Alltags-Kilometer, ohne unangenehm aufzufallen. Im Lauf der Jahre wurde die Giulia zu dem, was sie heute noch ist: das solideste und am besten verarbeitete Modell im Alfa-Programm.

Giulia-Produktion

Die Ausstattung konnte beim Start im Jahr 1962 ebenfalls nicht voll befriedigen: Eine Lenkradschaltung, ein Bandtachometer, eine vordere Sitzbank und Trommelbremsen wollten zu einem Auto so sportlichen Zuschnitts nicht so recht passen. Doch auch auf diesem Sektor sorgte eine Politik der kleinen Schritte dafür, daß von vier Scheibenbremsen über Mittelschaltung und Einzelsitze bis zu attraktiven Rundinstrumenten alles dem Giulia-Charakter Entsprechende in die Serie Eingang fand.

Mit geglätteter Heckpartie: Giulia Nuova.

Die wenigsten Änderungen gab es am eng geschneiderten Blechkleid der Giulia, das mit seinen kantigen, zum Teil fast exzentrisch anmutenden Linien einem individuellen Image besonders förderlich war. Eine deutlich sichtbare Korrektur mußte es jedoch 1974 über sich ergehen lassen, als es — ebenso wie Teile der Innenausstattung — der Berlina 2000 angeglichen wurde: Durch die neue Front mit vier gleich großen Scheinwerfern im mattschwarzen Kühlergrill und die neue geglättete Heckpartie wirkt die Giulia Nuova nun zwar klarer, moderner und weniger skurril — aber auch weniger originell. Sie hat zweifellos etwas von ihrem eigenständigen Charakter verloren, den ihre Freunde besonders zu schätzen wußten.

Allerdings nur optisch: Unter dem teilweise neu geformten Blech ist die Nuova die alte geblieben — eine kompakte, handliche, reichhaltig ausgestattete Sport-Limousine mit guten Fahrleistungen, sicheren Fahreigenschaften und straffer Federung. Für den vergleichsweise günstigen Preis von 12 990 Mark ist sie für fahraktive Menschen nach wie vor ein reizvolles Angebot — nicht zuletzt deshalb, weil ihr die lange Bauzeit ein hohes Maß an Reife und Qualität beschert hat.

Fritz Reuter

Alfa Romeo Giulia im auto motor und sport-Test

Heft 5/1963

Die Leistungen kennzeichnen die Giulia TI mehr als eine Beschreibung ihrer Karosserie. Sie ist ein Sportfahrzeug mit bravem Alltagsgewand und — das darf freilich nicht verkannt werden — durchaus für den Alltagsgebrauch passenden Eigenschaften. Da ist einmal die anspruchslose Elastizität des Motors, an der sich mancher brave Tourenwagen ein Beispiel nehmen könnte, da sind weiter die vier Türen und der große Kofferraum, und da ist schließlich die ungewöhnliche Handlichkeit, die im Straßenverkehr außerordentlich nützlich ist.

Heft 17/1965

Motor und Getriebe provozieren eine funktionelle, immer die Leistungsmöglichkeiten des Motors voll ausnutzende Fahrweise. Da der Wagen in seinen äußeren Abmessungen sehr knapp gehalten ist, gibt es nur wenige Sportwagen, die vom Fahren her wirklich sportlicher sind. Was die Handlichkeit und die Fahrleistungen angeht, ist die Giulia Super der Idealfall einer sportlichen Limousine. Im Komfort ist sie das nicht ganz, denn die Federung ist straff und das Fahrgeräusch laut.

Heft 11/1966

Der 1300 TI muß höher gedreht, häufiger geschaltet, mehr getrieben werden, um sein Feuer zu entfachen. Er ist mehr als der 1600er ein Auto für Leute, die bewußt fahren, mit dem Auge auf dem Tourenzähler und der Rechten am Schaltknüppel.

Heft 5/1969

Die beispielhafte Handlichkeit und der ausgezeichnete Motor, die kompakte Karosserie und die durchdachte Ausstattung, das ausgereifte Fahrwerk und die kräftigen Bremsen, die gefühlssichere Lenkung und das hervorragend abgestufte Fünfganggetriebe — all diese Dinge sind bei der Giulia Super so geglückt aufeinander abgestimmt, daß das Fahren mit ihr immer wieder Freude macht.

Heft 10/1971

Vor allem die bei den Höchstgeschwindigkeitsmessungen registrierten Werte sind für 1,3 und 1,6 Liter-Autos ausgezeichnete Leistungen und stellen gleichzeitig der aerodynamischen Durchformung der Giulia-Karosserie das beste Zeugnis aus. Die gute Aerodynamik wirkt sich außerdem positiv auf den Benzinverbrauch aus, der bei beiden Wagen in Anbetracht der gebotenen Fahrleistungen und des relativ hohen Gewichts ausgesprochen günstig ist: 10 bis 12 Liter/100 km bei der 1300 Super, ein bis zwei Liter mehr bei der 1600 Super.

Heft 8/1975

Es gibt mittlerweile genügend Beispiele dafür, daß sportlich nicht gleichbedeutend mit hart sein muß (bei Alfa Romeo beispielsweise die Alfetta). Die Giulia aber ist nach heutigen Maßstäben hart gefedert; sie reagiert auf größere Unebenheiten ziemlich bockig und bietet auch im Abrollkomfort höchstens Durchschnittliches.

Wenn Sie von einem Eigenheim träumen, sollten Sie jetzt aufwachen; und bauen.

Wir meinen: Den Wunsch nach den eigenen 4 Wänden werden Sie wahrscheinlich immer haben – so gute Möglichkeiten, ihn zu verwirklichen, aber nicht so bald wieder.

Bauen Sie also nicht irgendwann, sondern jetzt. Die Zinsen sind in den letzten Monaten beträchtlich gesunken. Auch für unsere Kreditkunden. Noch billiger können Kredite kaum noch werden. Das ist ein günstiger Ausgangspunkt.

Und die monatliche Belastung? Sie richtet sich nach Ihren Wünschen und Ihren finanziellen Möglichkeiten.

Wenn Sie	*200 DM*	*dann beträgt Ihr*	**25.000 DM**
monatlich	*400 DM*	*Wohnungsbau-*	**50.000 DM**
für Zinsen	*600 DM*	*darlehen bei*	**75.000 DM**
und Tilgung	*1.000 DM*	*einer Laufzeit*	**125.000 DM**
zahlen wollen…	*1.200 DM*	*von rund*	**150.000 DM**
	1.500 DM	*28 Jahren…*	**190.000 DM**

Als Beispiel ist ein durchschnittlicher Zinssatz über die gesamte Laufzeit von 8,5% berechnet worden. Dabei sind Ihre u. U. erheblichen Steuervorteile noch nicht berücksichtigt worden.

Wieviel Eigenkapital Sie brauchen? Für 10-20% der Gesamtkosten sollte es einschließlich Eigenleistungen schon reichen. Den Rest finanzieren wir. Wenn es zweckmäßig ist, besonders vorteilhaft durch die Finanzierung aus einer Hand mit den Landesbausparkassen/Öffentlichen Bausparkassen.

S-Kredit *löst Probleme*

Sparkasse

Trippel schwimmt wieder

Mit 67 Jahren wurde ein Amphibien-Pionier mit einer Neukonstruktion wieder aktiv.

Als der gelernte Kaufmann Hanns Trippel 24 war, baute er eine Stromlinienkarosserie, mit der sich sein 600 ccm-DKW an Land sportlich und im Wasser schwimmend fortbewegte. Der Selfmade-Ingenieur, bis heute mit eigener Firma tätig, blieb bei der nassen Sache. Er entwickelte Schwimmwagen und anderes für Hitlers Wehrmacht, aber bis auf ca. 1000 Stück seines SG 6 blieb es bei Prototypen; der berühmte VW-Schwimmwagen Typ 166 (1942-44) stammt aus Porsches Konstruktionsbüro – nach einem scharfen Blick auf den SG 6.

Ins Gespräch kam Trippel nochmals 1961-65 mit dem Amphicar, von dessen unglücklicher Figur (B. Busch: „Die Verbindung eines schlechten Boots mit einem schlechten Auto") er jedoch abrückte. Nachdem er hinter den Kulissen der Europa-Jeep-Planung für die Bundeswehr gegen das Frontlenker-Kon-

„Der Schwimmwagen muß ein vollwertiges Boot sein", sagt Trippel, hier im Cockpit.

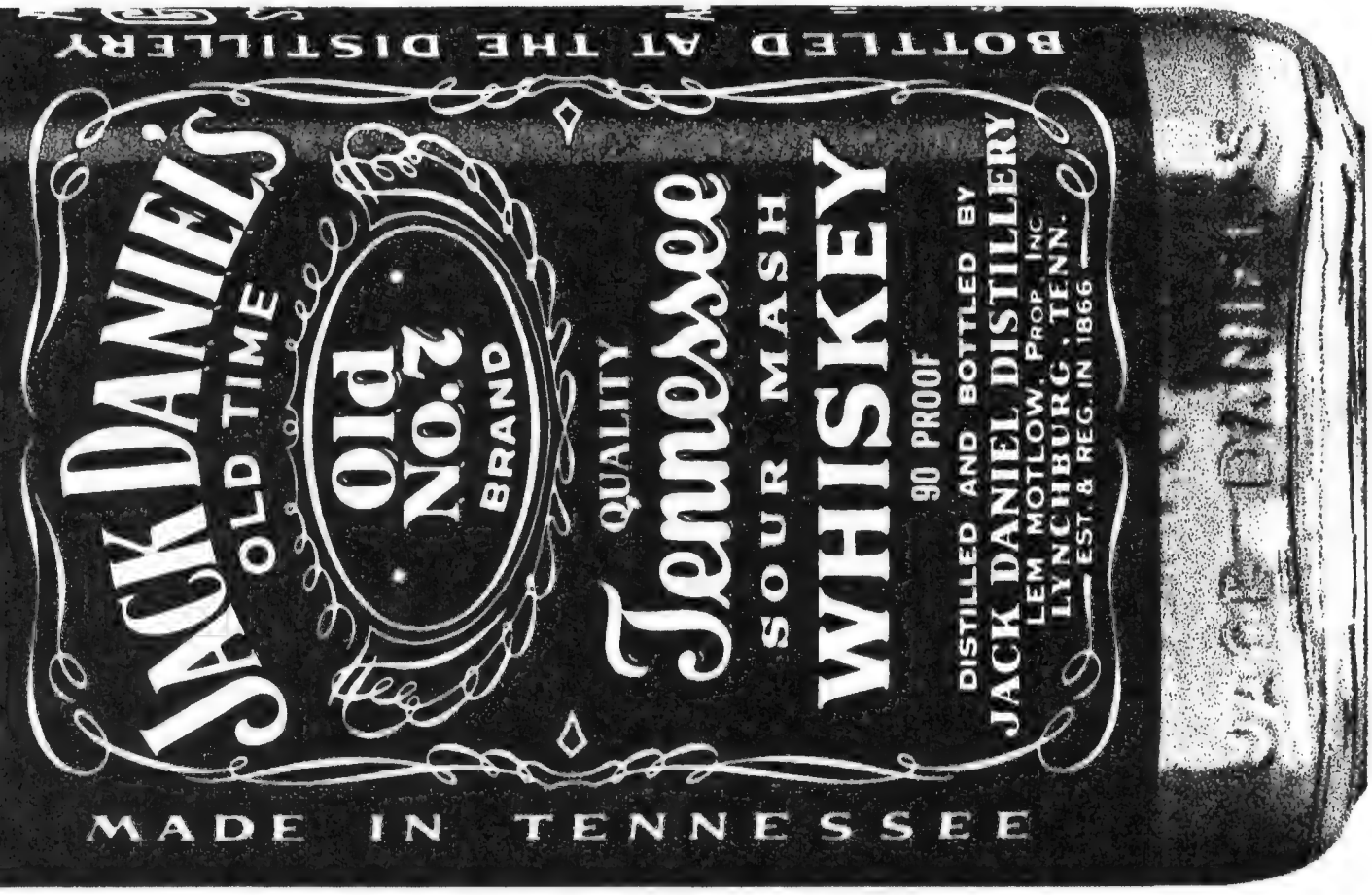
JACK DANIEL'S

wenn Sie sich ihn leisten können

Weich und mild, weil durch Tennessee-Ahornholz gefiltert – drop by drop – Tropfen für Tropfen

Der Kompromiß für das Fahren an Land wirkt optisch recht geglückt.

zept gutachtend auftrat, wird er jetzt mit 67 Jahren noch einmal aktiv:
Auf der IAA stand sein mit Schwimmsäcken ausgerüsteter „Leicht-billig-Universal-Transporter" für Entwicklungsländer, und als Versuchswagen läuft und schwimmt der Trippel-Military, betont mehr Boot als der verkitschte Amphicar. Trippel entwickelte für ihn einen neuartigen, in allen Richtungen schwenkbaren Doppel-Verstellpropeller-Antrieb. Das Fahrzeug ist nach dem Lastenheft des Europa-Jeeps konzipiert und hat Einzelradführung mit verstellbarer Bodenfreiheit für Straße und Gelände. Opel-Motoren mit 1,9 Liter (Benzin) und 2,1 Liter (Diesel) sind vorgesehen. Mit einfacher Blechgestaltung und mechanischen GM-Komponenten hofft Trippel auf einen Zivilpreis von 22 000 bis 25 000 DM. Sein Elan ist ungebrochen: „Deutschland ist klein, die Welt braucht Schwimmwagen." *PS*



...geht auch mit Kanonenfett

Russen forcieren Lada-Vertrieb in Deutschland.

Als der Regen begann, steuerte der Fahrer seinen Wagen rechts an den Straßenrand, holte mit geübtem Griff etwas unter seinem Sitz hervor und steckte es an die Windschutzscheibe: zwei Scheibenwischer. Gleich ihm verhielten sich auch andere Autofahrer. Und als wir vor dem Hotel angekommen waren – mittlerweile hatte es aufgehört zu regnen –, demontierte der Fahrer als erstes seine Scheibenwischer. Dann holte er das Gepäck seiner Fahrgäste.

Versandplatz: täglich 2400 Lada.
Lada in Moskau: vor Kreml und Basilika (unten).

Fotos: Simoneit

Scheibenwischer sind Kostbarkeiten in Moskau, ebenso Radkappen und Batterien. Und wer ganz sicher gehen will, nimmt alles ab, wenn er es nicht braucht – zum Beispiel nachts.

Ein Regenguß auf der Strekke vom Moskauer Flughafen Scheremetjewo in die City der sowjetischen Hauptstadt hatte mit einem Schlage alle Probleme der russischen Automobilindustrie bloßgespült: Zwar bauen die Russen jährlich fast zwei Millionen Autos, aber Scheibenwischer bleiben Mangelware – zwar gelingen den Russen auf ihren schlaglochreichen Straßen Leistungen von 100 000 Kilometern und mehr, aber Farbwünsche

Blaupunkt Auto-Stereo mit ASU. So wird Musik zum ungestörten Klangerlebnis.

Mit Automatischer ASU UKW-Stör-Unterdrückung

ASU ist eingebaute Automatische Stör-Unterdrückung. Eingebaut bei Blaupunkt. Serienmäßig in alle Stereo-Autoradios. ASU fängt Störungen automatisch ab und macht sie unhörbar, bevor sie zum Lautsprecher und an Ihr Ohr dringen können. ASU erzielt damit auf UKW eine Wiedergabequalität, die es im Auto noch nicht gegeben hat.

Eingebauter Balance-Regler.
Ermöglicht optimale Klangabstimmung und damit auf jedem Platz ein gleich gutes Stereo-Erlebnis.

Stereo-Automatik.
Um immer einwandfreien Empfang zu liefern, schaltet die Automatik bei zu schwachen Sendern auf Mono um. Bei starken Sendern und ungünstigen Empfangsbedingungen (Reflexion in Häuserschluchten) schalten Sie per Knopfdruck auf Mono.

Lautsprecher und Verstärker.
Zwei Verstärker mit doppelter Ausgangsleistung (2 x 5 Watt) bewirken die überzeugende Stereo-Klangfülle der vier Lautsprecher.

Sendersuchlauf.
Mit elektronischer Motorsteuerung.

Blaupunkt „Köln Stereo"

Blaupunkt Super Omnimat.
Die Stationstasten bieten Ihnen acht fest einstellbare Programmierungs-Möglichkeiten (4 U, 2 M, K, L).

Umschalter für Suchlauf-Empfindlichkeit.
Bei „hoher Empfindlichkeit" findet der Suchlauf alle empfangswürdigen, bei „geringer Empfindlichkeit" nur die stärksten Sender.

● **Das Blaupunkt-System – führend in Europa.**
Alles aus einer Hand und aufeinander abgestimmt: Autoradio, Auto-Stereo und ASU, Verkehrslotse „ARI" Einbausätze und Lautsprecher.
Blaupunkt Überall-Service:
2000 Kundendienststellen überall in der Welt. Das dichteste Netz in Deutschland und ganz Europa.

● **Preise.**
Blaupunkt Auto-Stereo bietet ein breites Programm von 7 Auto-Stereos an.
Sie kosten je nach Ausstattung zwischen 340,– und 1.500,– DM. Vorführung, Beratung und Einbau beim Fachhandel.

BLAUPUNKT

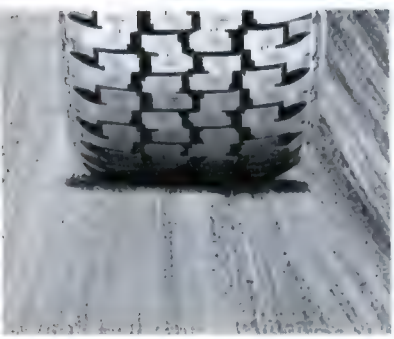
BOSCH Gruppe

Blaupunkt. Die ersten deutschen Autoradios mit 1 Jahr Vollgarantie.

Fulda Kristall

Kein Winterwetter hält ihn

Der deutsche Winter besteht nicht nur aus Matsch und Schnee.
Darum ist der Fulda Kristall mehr als ein M+S-Reifen.
Er ist ein Allwetter-
Winterreifen!

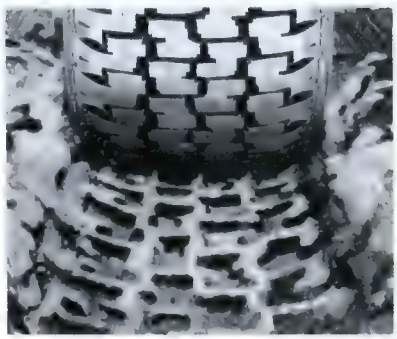


Trocken

Durch Stahlgürtel viele Kilometer mehr. Erstklassige Fahreigenschaften auch auf trockener Straße; daher Montage schon vor Winterbeginn möglich.

Regen

Hervorragende Straßenhaftung durch tausendfach lamelliertes Profil.

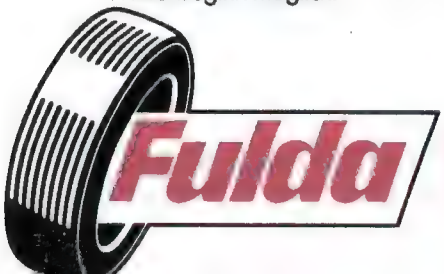


Matsch

Sicherer Durchgriff der Profilstollen auf die Fahrbahn durch breite Längs- und Querrillen.

Schnee

Beste Kraftübertragung und Spursicherheit durch scharfkantiges Doppelblockprofil.



Fulda Kristall! Der Allwetter-Winter

auf!

Eis

Gute Fahrzeugbeherrschung durch griffiges Profil und neuartige Haft-Gummimischung.

reifen!

Lada in Deutschland

darf kein Kunde nennen; beim deutschen Alleinimporteur Satra in Hamburg kam jüngst ein ganzer Dampfer nur mit grünen Autos an.

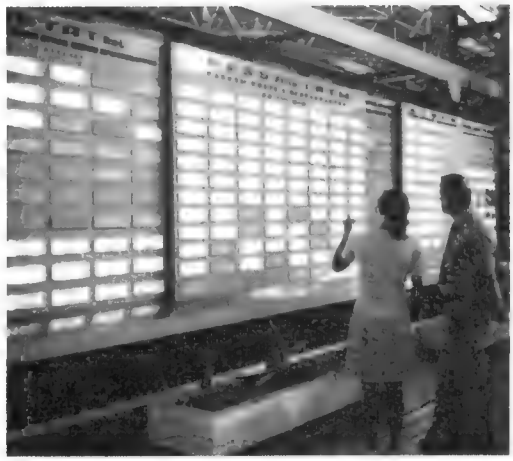
Mit Kommunistenfleiß bemühen sich die Sowjets, ihre Produkte aller Welt zu verkaufen, aber sie ahnen nicht, wie sie damit bei ihren Kunden ankommen – die Vokabel „Image" gibt es nicht im Kaufmannsrussisch. Als zum Beispiel ihre ersten Pkw vom handfesten Typ Lada – ein naturgetreuer Nachbau des Fiat 124 – auf dem deutschen Markt eingeführt werden sollten und jedem Wagen die erforderliche Betriebsanleitung beigegeben wurde, war auch das komplizierte Abschmieren irgendwelcher Nippel pingelig genau beschrieben. Aber wenn der Schmierstoff nicht zur Hand sei, wäre das weiter nicht so schlimm – denn: „. . . es geht auch mit Kanonenfett" stand da, als sei die Betriebsanleitung für einen Mörser. Die weltweit operierende Ausfuhrzentrale Avtoexport hatte sich nichts dabei gedacht.

Jetzt rüstet Avtoexport zu großen Taten in der Bundesrepublik. Nikolai Michailowitch, Vizedirektor von Avtoexport, berichtet darüber auto motor und sport:

- Der Mittelklassewagen Lada – ausgerüstet mit 1200, 1300 und 1500 ccm starken Motoren – soll bald jährlich 25 000mal verkauft werden, in diesem Jahr dürfte der Export 10 000 Exemplare erreichen;
- der Mittelklassewagen Moskwitch soll – neu gestylt – wieder angeboten werden;
- ein leistungsstarker Jeep – Allradantrieb, 1,6 Liter-Motor und 130 km/h schnell – soll im nächsten Jahr auf den deutschen Markt kom-

Werksfront: fast drei Kilometer lang.

Jede zweite Maschine aus Deutschland.



Wer sein Soll erfüllt hat, wird erleuchtet.

Lada in Deutschland

men, sein Preis wird nicht über 11 000 Mark liegen.

Mit dem Export ihrer Autos nach Deutschland hatten die Russen in den späten 50er Jahren leidvolle Erfahrungen gemacht. Damals wollte der Düsseldorfer Mannesmann-Konzern im Gegengeschäft zu seinen Röhren 4500 Moskwitch übernehmen und in der Bundesrepublik vertreiben, es fanden sich aber keine Käufer. Auch der Plan, die Angestellten von Mannesmann mit diesem Vorkriegs-

Alltag in Moskau: Scheibenwischer sind in Sicherheit zu bringen.

Kadett-Nachbau auszurüsten, schlug fehl. Erst als der ehemalige Hamburger Fiat-Händler Engelbert Wichelhausen den Alleinimporteurvertrag mit sechs Jahren Laufzeit bekam, konnten die russischen Autos anrollen.

Wichelhausen – seine Firma führt den seltsamen Namen Satra (Sowjetisch-amerikanische Trading-Gesellschaft) – liierte sich mit potenten Opel-Händlern, die für 23 Prozent Provision den Lada als Preisknüller puschen. Aber auch Wichelhausen gelang kein Geschäft mit dem Moskwitch.

Satra-Kundendienstleiter Dommermuth weiß, daß der Lada-Erfolg nicht nur auf die solide Bauweise des russischen Viertürers zurückzuführen ist – ganz entscheidend ist der extrem niedrige Preis. In der Sowjetunion kostet der 1200er 5500 Rubel (ein Rubel = 3,30 Mark), in der DDR 23 000 Mark. Deutsche Käufer kriegen ihn für 7250 Mark. Zwar weigern sich die Russen, den Selbstkostenpreis zu nennen, doch geben sie zu, mit dem Preis in Deutschland nichts zu verdienen.

Dennoch will Avtoexport-Vize Michailowitch das naheliegende Wort „Dumping" nicht hören. „Wir richten uns mit unseren Preisen nach den im Einfuhrland existierenden Preisen", gesteht Michailowitch. Die zum Teil hektischen Preiserhöhungen der Exporteure aus Frankreich und Italien brauchte Lada nicht mitzumachen.

Im Lada-Werk in Togliatti* an der Wolga – anderthalb Jet-Stunden südöstlich von Moskau – blättert Igor N. Dziubin, zweiter technischer Direktor, seine Produktionsbücher bereitwillig auf. Bei Lada ist Produktions-Ist gleich -Soll: Gebaut werden 1975

- 214 000 Lada 1200,
- 50 000 Lada-Kombi,
- 180 000 Lada 1300 und
- 220 000 Lada 1500.

Togliatti ist Breschnews Wolfsburg, 480 000 Menschen wohnen in den bis zu 16 Stockwerken hohen Häusern, getrennt in zwei Stadtteilen: Im alten Teil die Chemiearbeiter, im neuen Teil – er nennt sich Avtograd (Autostadt) – die 116 000 Lada-Arbeiter mit ihren Familien. Vor den Stadttoren liegt die zu 40 Kilometer Breite gestaute Wolga, im Rücken der Stadt der Gebirgszug, der dem Auto seinen Namen gab: Shiguli, so eine Art Siebengebirge mit Drachenfels.

Unter der Bezeichnung „Shiguli" läuft der Wagen im ganzen Ostblock, nur für den Export in westliche Länder gaben sie ihm den wohlklingenden altrussischen Frauennamen Lada. Sie änderten die Original-Bezeichnung, weil sie glaubten, Shiguli klinge in Westler-Ohren wie Giggolo, und weil im Finnischen Shiguli Schweineschwanz heißt.

„Shiguli" heißt auch das Hotel, in dem der Fiat-Konzern – er war Generalunternehmer für das Werk in Togliatti – seine 800 Arbeiter und Ingenieure jahrelang untergebracht hatte. Heute ist in der Hotelhalle noch zu lesen „Avviso", „trasporto" und „vita sociale". Damals stand Miliz am Eingang, um keine Russen zu den Italienern ins Hotel zu lassen; heute wohnen nur noch ein paar eingeladene Ausländer hier, die im Werk in Sachen Kundendienst gedrillt werden. Rund ums Hotel ist es so öd, matschig und leer, daß hier kein Italiener auch nicht tot überm Zaun hängen wollte.

Zwei Milliarden Rubel – 6,6 Milliarden Mark – kostete der Bau des Werkes; die Hälfte der Investitionssumme ging an Zulieferer ins westliche Ausland, vor allem an Italiener und Westdeutsche. „Fiat hat an diesem Auftrag so gut wie nichts verdient", gesteht heute Fiat-Presse-Chef Dr. Guiseppe Giraudi. Um so mehr die deutschen Fabriken – „Schuler" und „Pelzer & Ehlers" ist überall auf Maschinen zu lesen.

Direktor Dziubin – hinter seinem Schreibtisch hängt das Bild des ordensgeschmückten Parteichefs Breschnew; seine Sekretärin kann er durch eine große Glasscheibe dauernd beobachten – zählt die imposanten Daten des Werkes auf. Es wurde auf einem 500 Hektar großen Gelände gebaut, 200 Hektar sind überdacht. Die Förderbänder sind 160 Kilometer lang. Um die Autos sicher zum Hafen Leningrad zu transportieren – von hier bis nach Hamburg dauert die Schiffsreise drei Tage –, wurden diebstahlgeschützte Spezialwagen für die Bahn gebaut.

Sozialfürsorge wird groß geschrieben in Togliatti. An allen heißen Stellen der Fabrik, beispielsweise in der Aluminiumgießerei, sind riesige Quirle aufgestellt, die den Arbeitern kühle Luft zublasen. Volksmusik erklingt. Eine Gruppe, die ihren Plan erfüllt hat, hat ihren Pausenplatz mit einer Palme geschmückt bekommen. Schachbretter stehen zwischen den Förderbändern, sie dürfen – natürlich – nur in den Pausen benutzt werden. Mittagspause ist von 11.30 bis 12.30 Uhr, das Kantinenessen kostet 45 Kopeken.

Die Produktionsleistung hingegen kann sich im westlichen Licht kaum sehen lassen. Zwar braucht der Bau eines Lada nur 62 Stunden (68 Lohnstunden setzte einst Adolf Hitler für den Bau eines Volkswagens an), aber die 116 000 Beschäftigten der Fabrik bringen es täglich nur auf 2400 Wagen – zum Vergleich: Das Volkswagenwerk baute in seinen guten Zeiten mit weniger als 100 000 Arbeitern täglich 7000 Autos.

Der Grund für die Minderleistung: Lada stellt Teile sel-

* Benannt nach dem verstorbenen italienischen Kommunistenführer Togliatti.

LORD EXTRA

Ihre Extra-Leicht-Cigarette

Überzeugend in Leichtigkeit und Geschmack

LORD EXTRA Genuß im Stil der neuen Zeit

Lada in Deutschland

ber her, die deutsche Autofirmen grundsätzlich bei Spezialfirmen kaufen. So macht Lada beispielsweise seine Stoßdämpfer und Federn selber.

Noch läuft von russischen Fertigungsbändern kein Automodell, das auch auf einem russischen Reißbrett entworfen worden ist – alle sowjetischen Wagen sind nachempfunden: Der Wolga hat einen Chevrolet zum Vater, der Lada den Fiat 124 und der Moskwitch einen Opel Kadett aus Vorkriegstagen.

„Es wäre auch nicht Sache der Werke, neue Modelle zu entwerfen", sagt Professor Mikhail W. Zaletaev vom Automobilinstitut in Moskau. „Die Werke können neue Modelle nur anregen, entwerfen würden wir sie bei unserem Institut in Moskau." Moskaus Hochschulen kennen keine Fakultät für Auto-Design, gelehrt wird nur die Produktion.

Durch neue Modelle neue Nachfrage nach Automobilen zu schaffen, das haben die Wirtschaftsplaner der Sowjetunion derzeit – und wohl auch in naher Zukunft – keineswegs nötig. Autos sind die Lieblingsspielzeuge der Sowjetmenschen – aber der Erwerb wird Ihnen von ihren Oberen nicht leichtgemacht.

Ein Automobilarbeiter im Lada-Werk in Togliatti bringt monatlich – nach Zahlung der etwa achtprozentigen Steuer – 140 Rubel nach Hause, Werksdirektor Dziubin 300 Rubel. Nur wenn ein

1982. In sieben Jahren werden die 16-19jährigen von heute viel Geld verdient haben.

anderes Familienmitglied durch sein Einkommen die Familie ernährt und das Familienoberhaupt seinen Lohn sparen kann, ist frühestens nach rund vier Jahren der billigste Lada erschwinglich. Werksangehörige können nicht, wie in Deutschland allgemein üblich, einen Wagen zu ermäßigtem Preis kaufen; für sie wird bestenfalls die lange Lieferzeit ein wenig verkürzt.

Da es in der Sowjetunion keine Autogeschäfte gibt, geht der Interessent zu einer der nicht sehr zahlreichen Servicestationen und trägt sich in eine Käuferliste ein. Aber wenn er sein Auto einmal hat, ist es nicht mehr zu teuer.

Zehn Liter Super-Benzin kosten in der Sowjetunion 93 Kopeken, ein Liter Normal 70. Die Steuer für einen Lada macht im Jahr zwölf Rubel aus, für einen Wolga 22. Eine Pflicht zur Haftpflichtversicherung besteht für Russen nicht, nur für Ausländer. Zubehör wird zu gesalzenen Preisen angeboten: ein Radio für den Lada zwischen 100 und 160 Rubel.

Von keinem Wettbewerb gedrängt, können sich die russischen Automobilfabriken auf die Qualitätsverbesserung ihrer Produkte konzentrieren. Der Fiat 124 wurde so als Lada ein maßgeschneidertes Auto: zuverlässig und robust — wie ein Panzer.

Der Lada, sagt denn auch ein Autoexport-Manager in Moskau, ist „ein T 34 fürs Private" — zivil ausgedrückt: ein Auto, das ewig halten soll. Ein Langzeitauto à la Sowjet. *Ferdinand Simoneit*

Die Einen haben alles ausgegeben. Die Anderen ein kleines Vermögen, denn...

Wir möchten möglichst vielen jungen Leuten 3 Fragen stellen.
Bitte kommen Sie in eine Wüstenrot-Beratungsstelle. Als „Preis für den Fleiß" erhalten Sie diesen „Notizriesen" mit Kugelschreiber.

Denn die Anderen haben in jungen Jahren einen Bausparvertrag gemacht. Aus drei guten Gründen:

Erstens, weil keine andere Sparform vom Staat so hoch prämiert wird wie das Bausparen.

Zweitens, weil Bausparen außer einem stattlichen Brocken Geld auch noch den Anspruch auf ein zinsbilliges Darlehen garantiert... und das ist mindestens noch einmal so hoch wie das Guthaben.

Und drittens, weil sich beim Bausparen das eingezahlte Geld durch Prämien, Sparzulagen, Leistungen des Arbeitgebers, Zinsen und Zinseszinsen in 7 Jahren fast verdoppelt.

wüstenrot
Damit Ihre Unabhängigkeit gesichert ist.

Für alle, die jetzt bauen wollen
Noch ist Geld im Milliarden-Topf.
Sprechen Sie sofort mit Wüstenrot über eine Finanzierung mit Zinszuschuß. Angebot gilt nur solange Vorrat reicht.

Coupé-Aufbau, Vinyl-bezogenes Dach und Zweitürigkeit sind Erkennungsmerkmale der XJ-Version.

Vorne vier Scheinwerfer . . .

. . .und hinten zwei Auspuffrohre: XJ-Coupé.

Der Sechszylinder ist auch optisch eine erfreuliche Erscheinung.

Feine englische Art

Coupé-Version des seit 1968 gebauten Typs XJ 6.

Nur wenige Automobilmarken auf der Welt besitzen eine ähnlich starke Ausstrahlung wie gerade Jaguar. Warum das so ist, läßt sich nicht allein dadurch erklären, daß die seit 1966 zur BMC gehörende britische Nobel-Marke schnelle und nicht gerade billige Autos baut – das tun andere schließlich auch. Aber sie tun es offensichtlich nicht so selbstverständlich vornehm. Wenn im Automobilbau Adel zu vergeben wäre, dann hätte Jaguar sicherlich einen hohen Titel verdient.

Auch das XJ 4,2 Coupé, bis vor kurzem noch auf das einfache Kürzel „C" hörend, paßt gut zur Linie des Hauses. Optische Unterscheidungsmerkmale zur XJ-Limousine: ein neuer Dachaufbau und ausschließliche Zweitürigkeit.

Transparenter Aufbau

Technisch war es kein allzugroßes Problem, aus der gut aussehenden XJ-Limousine ein – wenigstens teilweise – anders aussehendes Auto zu machen. Die Außen- und Innenabmessungen blieben, genauso wie der Radstand, unverändert, so daß sich die Differenz hauptsächlich aus dem neu gestalteten Aufbau ergab. Zusätzliche Betonung erfährt das Coupé durch eine Vinyl-Beschichtung der Dachpartie, die bei der Limousine auch gegen Aufpreis nicht lieferbar ist, und durch die Tatsache, daß keine Mittelpfosten vorhanden sind. So ergibt sich immer dann, wenn die vier elektrisch betätigten Scheiben herabgelassen sind, das Bild ungewöhnlicher Transparenz und graziler Statik, die in reizvollem Gegensatz steht zum Tatbestand, daß dieser Jaguar mit 1,7 Tonnen nicht gerade ein Leichtgewicht ist.

Im übrigen hebt sich das Coupé noch durch seine ausschließliche Zweitürigkeit von der Limousine ab. So zu verfahren, ist alt, aber bewährt: Vier Türen gelten nirgendwo auf der Welt als besonders sportlich – wer glaubt, auf sie verzichten zu können, spart in der Herstellung Geld und gewinnt – zumindest in der upper class – an Extravaganz.

In der Praxis ist freilich kein Gewinn zu verzeichnen. Die beiden Coupé-Türen fielen zwar groß genug aus und können mit einem genügend großen Öffnungswinkel aufwarten, doch ist der Einstieg nach hinten dennoch eindeutig schwieriger als beim bürgerlicheren Viertürer.

Was die Platzverhältnisse im Innenraum angeht, so unterscheiden sich – von einer geringfügig schlechteren hinteren Kopffreiheit beim Coupé abgesehen – Limousine und Coupé nicht voneinander. Man muß sich darauf einstellen, daß Fahrer und Beifahrer vorne streng voneinander getrennt reisen: Ein riesiger Mitteltunnel sorgt wirkungsvoll für die Trennung, die dem Vorderabteil eine sehr eigenwillige Note gibt.

Auf der Rücksitzbank läßt sich solch strenge Trennung selbst mit der großen, herausklappbaren Mittelarmlehne nicht erreichen. Zwei Personen können hier mit einiger Bequemlichkeit untergebracht werden, wobei einschränkend zu sagen ist, daß der Knieraum nicht

Auf einen Blick

Stilistisch saubere Coupé-Version der XJ-Limousine mit durchschnittlichen Sichtverhältnissen (relativ kleine Frontscheibe) und ausreichendem Kofferraumvolumen. Sehr gute Serienausstattung, gute Sitze, praxisgerechte Bedienungselemente. Extrem leiser, ausreichend temperamentvoller Sechszylinder-Motor mit guten Drehmomentwerten. An Preis- und Hubraumklasse gemessen nur durchschnittliche Fahrleistungen, angemessener Benzinverbrauch. Ausgezeichneter Fahrkomfort.

Serienmäßig: Holzarmaturenbrett . . .

. . . und Lederausstattung im Interieur.

Fotos: Seufert

sonderlich üppig ausfiel. Bei Jaguar weiß man um diesen Mangel; die L-Version des XJ 4,2 oder XJ 5,3 offeriert einen zehn Zentimeter größeren Radstand, der fast ausschließlich den Platzverhältnissen im Fond zugute kommt.

Ansonsten kommen keine Klagen auf. Serienmäßig gibt es eine wohlriechende Lederpolsterung, und auch sonst fehlt es nicht an guten Zutaten. Das Armaturenbrett des Coupés gehört zweifellos zum stilvollsten, was der Automobilbau heute noch zu bieten hat: fein gezeichnete Smith-Instrumente auf Walnußholz – das ist schon etwas, woran man dauerhaft Freude zu empfinden vermag.

Auch an der Funktionalität gibt es nichts auszusetzen – an der Reichhaltigkeit schon gar nicht. Neben den in dieser Preisklasse obligaten Extras wie Zeituhr und Drehzahlmesser finden sich beispielsweise noch ein Ölmanometer und ein Amperemeter. Die wichtigsten Bedienungshebel wurden in Lenkradnähe verpflanzt, wo sie – wie etwa der Scheibenwischer – zielsicher aufgefunden werden können.

Zur Serienausstattung gehören

- Verbundglasfrontscheibe
- Lederausstattung
- Servolenkung
- verstellbare Lenksäule
- elektrische Fensterheber vorn und hinten
- heizbare Heckscheibe
- Vinyl-bezogenes Dach
- Sealed beam und Halogen-Scheinwerfer
- Getriebeautomatik

In der Verarbeitungsqualität machte der Testwagen einen guten Eindruck und ließ damit durchaus jene Qualitätsgefühle aufkommen, ohne die man in der 40 000 Mark-Klasse nicht dauerhaft glücklich wird. Dennoch muß gesagt werden, daß einzelne Details – wie etwa die Türschlösser – nicht mit gleicher Perfektion ausgeführt sind wie bei einigen Konkurrenzmodellen.

Sanfter Sonderling

Im Kreise der Verbrennungsmaschinen nimmt das 4,2 Liter-Sechszylindertriebwerk, das in dieser Form schon über ein Vierteljahrhundert produziert wird, insofern eine Sonderstellung ein, als es einen Kolbenhub von monumenta-

Faszinierendes Leben.

Ein großer Scotch gehört dazu.

Ballantine's
Superb Scotch Whisky

Bols-Import, Neuss

The more you know about Scotch, the more you like Ballantine's

© - Georg Ballantine & Son Limited – 1975

len 106 Millimetern bietet. Hohe Drehzahlen sind schon aus diesem Grund nicht die Stärke des mit zwei obenliegenden Nockenwellen ausgerüsteten Langhubers, sondern gutes Durchzugsvermögen „unten" herum und Geschmeidigkeit bis hinauf zur Nenndrehzahl.

Die Drehmoment-Angabe für den maximalen Wert, nämlich knapp 40 mkg bei 2750 U/min, beweist denn auch deutlich genug, daß der majestätisch im Motorraum stehende Reihensechszylinder kräftig zur Sache kommt. Der für das Coupé und für die Limousine lieferbare V12 ist speziell in dieser Disziplin trotz erheblich größerem Hubraum (5300 ccm) kaum besser; er bringt es gerade auf 41,5 mkg bei 3500 U/min.

Leistungsmäßig sind die Differenzen zwischen Zwölf- und Sechszylinder dagegen erheblicher: Während sich der 4,2 Liter-Motor mit 172 PS bei 4500 U/min begnügt, bringt es der V12 mit Benzineinspritzung auf 287 PS bei 5400 U/min.

Beim Fahren allerdings sind die fehlenden 115 Pferde, die den Starken vom Superstarken unterscheiden, leicht zu verschmerzen. Denn auch der Sechszylinder macht seine Sache gut genug. Der Testwagen, der mit einer Borg-Warner-Getriebeautomatik ausgerüstet war, lief etwas über 180 km/h und beschleunigte in 12 Sekunden vom Stand auf 100 km/h, und er tat dies alles mustergültig leise.

In der Tat hat der Jaguar speziell in diesem Bereich seinen Vorrang vor den meisten anderen Konkurrenten über die Jahre retten können. Die Phonzahlen, die auto motor und sport ermittelte, sprechen eine klare Spra-

Besonders reizvoll wirkt das Coupé mit herabgelassenen Seitenscheiben.

Fond-Komfort: Frischluftdüse und elektrische Fensterheber.

Front-Komfort: Handschuhfach mit Make-up-Spiegel.

„Nicht zu schlagen war der Scirocco in der Motorwertung: Er sorgte in Beschleunigung, Höchstgeschwindigkeit und Elastizität für Bestwerte und konsumierte zudem mit Abstand am wenigsten Benzin."

Auto, Motor und Sport.

Informations-Coupon:

Der Scirocco ist ein Sport-Coupé in Bestform. Das können Sie auf zwei Arten erfahren:

Sie schicken diesen Coupon an den VW Werbedienst, 4804 Versmold, Postfach 1365/66. Dann erhalten Sie umgehend einen ausführlichen Katalog mit allen technischen Details.

Aber am besten, Sie machen eine Probefahrt bei Ihrem VW Betrieb. Wenn Sie in Bestform sind.

Scirocco. Das Sport-Coupé von VW. Mit der Jahres-Garantie ohne km-Grenze.

AM 1

Wie sich der Regenreifen von Uniroyal an 192 Tagen im Jahr bezahlt macht.

Wenn der Regen fällt, steigen die Unfälle um 60%. Und weil das bei uns an 192 Tagen im Jahr so ist, sollten Sie sich für einen Reifen entscheiden, der das Risiko auf nasser Straße kleiner macht.

Warum Regen so gefährlich ist.

Bei Regen liegt ein Wasserfilm auf der Fahrbahn. Drückt der

Auf dem Versuchsgelände von Uniroyal: Aquaplaning-Test auf einer gefluteten Wasserdurchfahrt – wie auf Autobahnen, wenn es kritisch wird.

Reifen das Wasser nicht schnell genug weg, verliert er den Kontakt zum Boden. Er greift nicht mehr und schwimmt auf. Das ist das gefährliche Aquaplaning. Ihr Wagen gerät außer Kontrolle.

Ein Testreifen ohne Regenprofil. Der Reifen schwimmt auf. Aquaplaning.

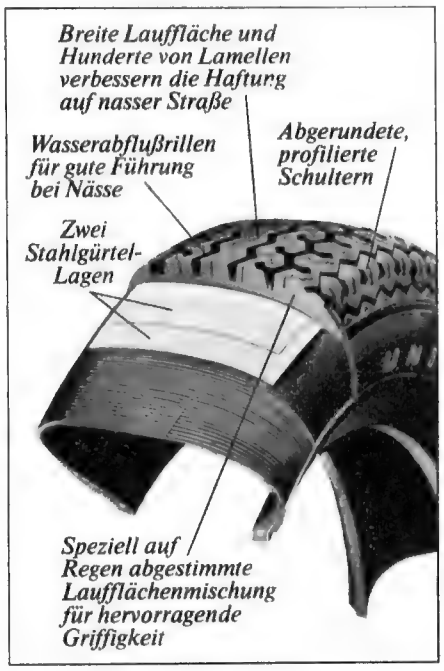
Der Regenreifen von Uniroyal. Das Wasser fließt aus dem Profil schnell ab. Der Kontakt zum Boden bleibt erhalten.

Vor Aquaplaning kann man sich vor allem schützen, indem man bei Regen vom Gas runtergeht. Aber auch, indem man einen speziellen Reifen aufzieht: den Regenreifen von Uniroyal.

Was der Regenreifen von Uniroyal mit dem Regen macht.

Kurz gesagt: er drückt ihn weg. Die breiten, tiefen Abflußrillen des Spezialprofils lassen das Wasser schnell ablaufen. Der Regenreifen tut das zuverlässig. Durch die zwei Stahlgürtel, die dem Profil Stabilität geben und es offenhalten.

Der Regenreifen ist für nasse Straßen entwickelt. Trotzdem sollten Sie dieses Sicherheits-Plus nicht voll ausnutzen. Damit Sie noch eine Reserve haben, wenn es wirklich einmal brenzlig wird.



UNIROYAL

Kein anderer heißt Regenreifen.

U3/75

che (siehe Tabelle); bei 160 km/h Radiohören – das ist im XJ-Coupé nicht das geringste Problem.

Von ungefähr kommt solche Geräusch-Kultur natürlich nicht. Eine besonders sorgfältige und aufwendige Abdämmung zwischen Motorraum und Interieur, bei der auch auf die sonst üblichen Durchbrüche für Kabelbäume und Heizungsleitungen verzichtet wurde, ließ ein gutes Auto in dieser Hinsicht noch besser werden – hinzu kommt, daß die Karosserie nur wenig Windgeräusche erzeugt.

So ist es kein Wunder, daß lange Strecken im Jaguar zu einer mühelosen Angelegenheit werden. Fahrerischer Streß kommt so gut wie niemals auf, zumal das Coupé aufgrund seiner spezifischen Eigenschaften niemals Schnellfahr-Ambitionen weckt.

Insofern ist es auch kein gravierender Mangel, daß einige der 172 DIN-PS in der serienmäßigen Getriebeautomatik hängenbleiben. Ganz wenige sind es übrigens nicht; ein nominell gleich starker XJ 6, der 1969 das Testprogramm von auto motor und sport durchlief und der mit Schaltgetriebe ausgerüstet war, erreichte immerhin über 200 km/h.

Das Borg-Warner-Aggregat hat es beim Hoch- und Herunterschalten nicht allzu eilig. Die entstehenden Pausen sind vergleichsweise lang, aber es fehlt nicht am Bestreben, das sehr begrenz-

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Sechszylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 92,07 x 106 mm, Hubraum 4235 ccm, Verdichtungsverhältnis 7,8:1, Leistung 172 PS bei 4500 U/min, spezifische Leistung 40,6 PS/Liter, maximales Drehmoment 39,2 mkg bei 3750 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit 15,9 m/s bei Nenndrehzahl (4500 U/min), 7fach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Leichtmetallzylinderkopf, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 17,0 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt des Motors 8,25 Liter, zwei SU Horizontalvergaser HS 8, zwei elektrische Kraftstoffpumpen, zwei Kraftstofftanks im Heck mit je 45,5 Liter Inhalt, Batterie 12 Volt 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 500 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Automatisches Borg-Warner-Getriebe mit hydraulischem Drehmomentwandler, maximale Drehmomentverstärkung 3,2, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 2,39 (7,34), II. 1,45 (4,45), III. 1,0 (3,07), R. 2,09 (6,42), Achsantrieb 3,07.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hydraulische Fußbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), hinten innenliegend, Zweikreissystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung, Felgen 6 J x 15, Gürtelreifen Dunlop Formula 70 ER 70 VR 15, Abrollumfang 2038 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2763 mm, Spur 1473/1482 mm, Außenmaße 4843 x 1770 x 1375 mm, Innenbreite vorn 1450 mm, hinten 1355 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 935 mm, hinten 825 mm, Sitztiefe vorn 480 mm, hinten 500 mm, Knieraum hinten 110–220 mm, Wendekreis links 12,7 m, rechts 12,1 m, 3¼ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag, Kofferraumkapazität (nach auto motor und sport-Norm) 308 Liter.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1735 kg (davon Vorderachse 900 kg, Hinterachse 835 kg, Gewichtsverteilung 51,8:48,2), zulässiges Gesamtgewicht 2210 kg, Zuladung 475 kg, Personenindexzahl 5,6, Leistungsgewicht vollgetankt 10,1 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 12,1 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	181,8 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	3,3 s
0 bis 60 km/h	5,6 s
0 bis 80 km/h	8,2 s
0 bis 100 km/h	12,0 s
0 bis 120 km/h	16,7 s
0 bis 140 km/h	23,5 s
0 bis 160 km/h	33,7 s
1 km mit stehendem Start	33,4 s

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	38 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	56 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	62 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	66 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	70 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	73 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	79 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch . . . . 17,3 L/100 km

WARTUNG

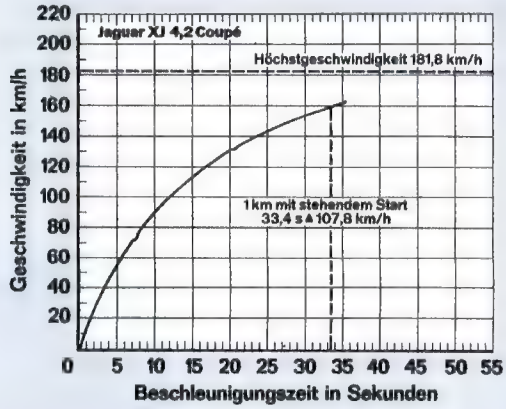
Inspektion und Ölwechsel alle 10 000 km.

RICHTPREIS

Coupé DM 37 610,–.

Hersteller: Jaguar Cars Ltd. Coventry, England.

Importeur: A. Brüggemann + Co. GmbH, Düsseldorf, Harffstraße 53.



Vielleicht haben Sie einen solchen Wagen nur deshalb noch nicht, weil es ihn bisher noch nicht gab. Ford Granada GLS Turnier.

6-Zylinder-Querstrom-V-Motoren
2,3-, 2,6- oder 3,0-Liter
Servolenkung
Bilstein-Gasdruckstoßdämpfer
Doppelgelenk-Schräglenker-Hinterachse
6-Zoll-Aluminium-Sportfelgen
Stahl-Gürtelreifen 195/70 HR 14
Verstärkter Stabilisator vorn
Halogen-Haupt-, Fern- und Nebelscheinwerfer
Stahlkurbeldach, hinten hochstellbar
Automatik-Sicherheitsgurte
Verstellbare Kopfstützen vorn
Lederbezogenes Sportlenkrad
Quarzuhr
Heizbare Heckscheibe
+ Heckscheiben-Wisch/Waschanlage
Ford Vernunft-Garantie:
1 Jahr ohne Kilometer-Begrenzung

Ford
Das Zeichen der Vernunft

te Drehvermögen des Langhubers voll zu nutzen: In Kickdown-Position zeigte der Drehzahlmesser in den Gängen nahezu 5000 Touren, und an dieser Stelle beginnt auch schon der rote Warnbereich.

Auch auf den Benzinverbrauch wirkt sich die Automatik natürlich aus. Häufiges Ausnutzen des Leistungspotentials ließ den Konsum in 18 Liter-Nähe rücken, im Testmittel liefen knapp 17 Liter/100 km durch die SU-Vergaser.

Müheloses Fahren

Die Gediegenheit, die das altmodische Jaguar-Triebwerk vor allem in Sachen Geräuschkultur zu bieten hat, wird durch die Fahrwerks-Qualitäten wirkungsvoll ergänzt. Geschmeidigkeit und Kultiviertheit stehen auch hier an erster Stelle, so daß sich zusammen mit dem ungewöhnlich niedrigen Geräuschpegel ein außerordentlich gutes Gesamtkomfort-Bild ergibt.

Am erstaunlichsten ist in diesem Zusammenhang zweifellos die Fähigkeit des Jaguar Coupés, kleine und kleinste Unebenheiten zu absorbieren und auch unter erschwerten Bedingungen, beispielsweise auf Kopfstein-Pflaster, seine Sanftheit beizubehalten.

Die Fahreigenschaften des Coupés unterscheiden sich nicht von denen der Limousine und werden gekennzeichnet durch guten Geradeauslauf auch bei hohen Geschwindigkeiten und ein im Kurvengrenzbereich einsetzendes Übersteuern. Die Lenkung arbeitet – an anderen Servo-Aggregaten gemessen – außerordentlich leichtgängig, was vor allem beim Rangieren einen wichtigen Pluspunkt darstellt. Es fehlt ihr hingegen etwas an der Fähigkeit, optimalen Bodenkontakt zu vermitteln. Als echte „Fahrer-Lenkung" kann sie deshalb nicht eingestuft werden – sie ist von der Art her mehr Komfort-Aggregat, das auch in engsten Kurven spielerisch zu bedienen ist.

In der Bremsanlage ist der Jaguar auf dem Höhepunkt der Zeit: vier Scheiben gehen, servounterstützt, pflichtbewußt ihrer Aufgabe nach und verzögern das 1,7 Tonnen schwere Auto mühelos. Die vorderen Bremsscheiben sind, um auch bei hohen Beanspruchungen mehr Reserven bieten zu können, innenbelüftet.

Der Stolz, ein solches Jaguar-Coupé zu besitzen, resultiert unter dem Strich hauptsächlich aus zwei Komponenten. Einmal daraus, daß dieses Auto eine ganze Reihe von guten Eigenschaften zu bieten hat, wobei an erster Stelle wohl sein herausragender Komfort genannt werden muß. Zum anderen bedeutet die Exclusivität, die allen Jaguar-Automobilen bislang eigen war und mit der auch das Coupé in besonderem Maße aufwarten kann, eine starke gefühlsmäßige Zugabe. Man ist wer in diesem Auto – und wer ist das nicht gerne.

Klaus Westrup

auto motor sport Testzeugnis

Jaguar XJ 4,2 Coupé

PRÜFPUNKT	Bewertung*
● **AUSSTATTUNG** **Sehr reichhaltige Serienausstattung (u. a. elektrische Fensterheber vorn und hinten, Lederausstattung, Servolenkung, verstellbares Lenkrad). Wirksame Heizung.**	1
● **BEDIENUNG/HANDLICHKEIT** **Praxisgerechte Anordnung der Schalter und Hebel, funktionelle und reichhaltige Instrumentierung. Extrem leichtgängige Servolenkung, für das Wagenformat gute Handlichkeit.**	2
● **FAHRSICHERHEIT** **Gute Richtungsstabilität auch bei hohen Geschwindigkeiten, geringe Windempfindlichkeit. Im Kurvengrenzbereich relativ plötzlich einsetzendes Übersteuern, das rasches Gegenlenken notwendig macht. Schlechte Wintereigenschaften.**	3
● **KAROSSERIE** **Für Coupé-Maßstäbe geräumige Karosserie mit ausreichendem Platz für vier Personen. Ausreichend großer Kofferraum, relativ geringer Knieraum im Fond. Gute Verarbeitungsqualität, sehr hoher Prestigewert.**	2
● **KOMFORT** **Insgesamt ausgezeichneter Gesamtkomfort durch überdurchschnittliche Federungseigenschaften und extrem leisen Motor. Gute Sitze, sehr niedriger Geräuschpegel auch bei hohen Geschwindigkeiten.**	1
● **LEISTUNG** **Für die Hubraum- und Preisklasse nur durchschnittliche Fahrleistungen. Hohe Motorelastizität, Höchstgeschwindigkeit 180 km/h.**	3
● **MOTOR UND KRAFTÜBERTRAGUNG** **Vibrationsarm und leise laufender Sechszylinder mit geringer Literleistung und gutem Durchzugsvermögen. Aufgrund langem Kolbenhub sehr begrenztes Drehvermögen. Träge reagierende Getriebeautomatik.**	3
● **WIRTSCHAFTLICHKEIT** **Angemessener Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten.** **Gesamtkosten bei 10 000 km/Jahr . . . . . 46,4 Pf/km** **20 000 km/Jahr . . . . . 42,3 Pf/km** **30 000 km/Jahr . . . . . 38,6 Pf/km** ***Ausreichend lange Ölwechselintervalle (alle 10 000), Inspektion alle* 10 000 km. Garantie ein Jahr ohne Kilometerbeschränkung. Dem Wagenformat angemessener Kraftstoffverbrauch, Testmittel 17,3 Liter/100 km.**	3

* 1 = sehr gut 2 = gut 3 = ausreichend 4 = unbefriedigend 5 = mangelhaft

Der Mann, der mehr als 100mal im Jahr den Porsche wechselt, legt seine Rolex fast nie ab.

Wenn Heinz-Stephan Cikerle sich abends zur Heimfahrt in den Porsche setzt, beginnt ein sehr wichtiger Teil seines Arbeitsprogramms. Während er seinem Haus in einem Stuttgarter Vorort zusteuert, gilt sein Interesse einer besonderen „Musik": dem Klang des Triebwerks. Er horcht auf eine Vielfalt von Geräuschen. Er konzentriert sich auf -zig technische Details, durch deren Perfektion ein so hochklassiger Wagen erst ist, was er ist. Heinz-Stephan Cikerle leitet das Ressort Qualitätskontrolle des Porsche-Werks. Und seine Fahrten zwischen Wohnung und Werk nutzt er täglich für Prüffahrten mit jeweils neuen Wagen aus der Produktion.

Mit diesen Stichproben-Kontrollen setzt er das I-Tüpfelchen auf ein sehr umfassendes Qualitäts-Kontrollsystem. Jeder der in der Produktion schon vielfach getesteten Wagen wird von einem versierten Prüffahrer etwa 30 km unter den verschiedensten Fahrbedingungen gefahren. Und vom Dach bis zu den Reifen unter die Lupe genommen. Und so lange nachgefahren, bis auch das kleinste Fehlerchen verschwunden ist. Diese Methode, gewissermaßen „handverlesene" Qualität zu produzieren, dürfte heute im Automobilbau einmalig sein.

Die Qualitätskontrolle trägt da zwangsläufig eine Menge Verantwortung. Heinz-Stephan Cikerle liebt diese Aufgabe. Autos waren schon seine Leidenschaft, als er vor zehn Jahren zu Porsche kam. Seit drei Jahren wacht er über die Qualität.

Was Wunder, daß dieser Mann ein Freund von Präzision ist. Er schätzt sie auch an seiner Rolex: „Meine Uhr lege ich kaum ab. Ich brauche einen Zeitmesser, auf den ich mich jederzeit verlassen kann. Bei meiner Rolex weiß ich, daß sie mit ebensoviel Sorgfalt gebaut ist wie unsere Porsche".

In der Tat arbeiten unsere Techniker über ein Jahr lang an jeder Rolex. Aus einem massiven Block von 18karätigem Gold, Platin oder rostfreiem Edelstahl fertigen sie zunächst in 162 Arbeitsgängen das nahtlose Oyster-Gehäuse. In das Gehäuse wird die für Rolex patentierte Aufzugskrone geschraubt. Sie verschließt es nach dem Funktionsprinzip einer U-Boot-Luke absolut staub-, schmutz- und wasserdicht. Sicher umschlossen tickt in dem Gehäuse das Rolex-Perpetual-Uhrwerk mit Rotor-Selbstaufzug. Es ist so genau, daß Rolex fast die Hälfte aller bisher verliehenen „Chronometer"-Auszeichnungen zuerkannt wurde. Schließlich wird in einem besonderen Verfahren das Uhrglas so auf das Gehäuse aufgesetzt, daß beide Teile sich unter Druck noch fester zusammenfügen.

Ein Jahr sorgfältiger Arbeit und stundenlange Prüfungen, bis eine Rolex fertig ist. Wenn dann ein Qualitätsexperte wie Heinz-Stephan Cikerle das Ergebnis zu würdigen weiß, dann ist das eine besondere Genugtuung für unsere Techniker.

ROLEX

Was spricht mehr für sie als ihre Träger

4-155

Der Rolex Turnograph 1625. In 18 Karat Gold. Mit passendem Armband.

Schreiben Sie uns! Wir senden Ihnen Prospekte. Rolex Uhren GmbH, 5 Köln, Hohenzollernring 62.

HH-PX 1138

Mercedes.
Sie finden auf 4 Rädern keinen beständigeren Wert.

Am Start machen alle Wagen einen glänzenden Eindruck. Aber keiner glänzt mehr als ein Mercedes. 100.000 km später. Auch beim Wiederverkauf.

Das liegt daran, daß Mercedes-Benz auch in einer Zeit voller Kompromisse kompromißlos auf Qualität beharrt.

Der Unterschied zwischen Auto-Konfektion und Mercedes-Perfektion heißt: Bessere Ideen + solidere Konstruktion + hochwertigeres Material + perfektere Verarbeitung + zuverlässigerer Service.

Die Mercedes-Qualität – Beispiele:

Die bessere Idee.
Eine elastische, schlagfeste Schutzhaut zwischen den Lackschichten verhindert an gefährdeten Karosseriestellen Steinschlagfolgen.

Die solidere Konstruktion.
Bei Mercedes werden an der Vorderachse statt einem Querlenker zwei eingebaut.

Die perfektere Verarbeitung.
Karosserie-Schweißnähte werden von Hand gefeilt, verzinnt und dann noch einmal nachgeschliffen.

Der zuverlässigere Service.
Ein dichtes Netz werkseigener Niederlassungen und speziell geschulte Vertragsfirmen.

Die Mercedes-Qualität garantiert eine wertbeständige Investition. Mercedes-Benz Automobile fahren rund doppelt so viele Kilometer wie andere Autos und leben dennoch länger. Die Folge: Höhere Wiederverkaufswerte und wesentlich geringere Wertminderung als bei anderen Autos.

Unübertroffene Zuverlässigkeit und Wertbeständigkeit sind starke Argumente für Mercedes-Benz, aber nicht die einzigen.

Nur in einem Mercedes erfahren Sie, wie Unsicherheit durch ein umfassendes System aus aktiver und passiver Sicherheit beseitigt wird; und daß Komfort kein Luxus ist, sondern Entlastung vom Streß.

Die Sicherheit, besser zu fahren.

Mercedes-Benz.
Ihr guter Stern auf allen Straßen.

5128 I

„Ich war nicht als Kronprinz vorgesehen"

Porsche-Enkel mit eigener Karriere: Ferdinand Piëch, Audi-Entwicklungschef.

Nachkomme eines Ferdinand Porsche zu sein, muß nicht geschenktes Glück bedeuten. Das Erbe machte die Familie zum Clan, man wird in Spannungen um Menschen und Macht hineingeboren, und auf eigener Leistung liegt der Schatten des Vorvaters. „Der Start für beide Familienunternehmen wäre ohne den Großvater nicht gegangen", sagt Ferdinand Piëch, 38.

Sein Vater, Dr. jur. Anton Piëch (1894 bis 1952), war Rechtsanwalt und kam durch die Heirat mit Ferdinand Porsches Tochter Louise in die Familie. Er wurde enger Mitarbeiter zur Zeit der Volkswagen-Vorbereitung und teilte mit dem Professor nach dem Krieg die Haft in Frankreich. Louise, österreichische Kommerzialrätin, teilt sich mit Bruder Ferdinand — bekannt als Ferry hatte er am ehesten gegen den Schatten des Vaters anzukämpfen und setzte sich als Porsche-Chef in Stuttgart-Zuffenhausen sein eigenes Denkmal — die Regie der Dachorganisation für die beiden Famlienunternehmen samt Tochtergesellschaften: Ihre Porsche Konstruktionen KG hat als Porsche Austria den Verkauf von VW, Audi und Porsche zum größten nationalen Marktanteil der Welt gebracht und überragt mit 700 Millionen gegenüber 400 Millionen Mark den Umsatz der deutschen Dr. Ing. h. c F. Porsche KG in Stuttgart bei weitem.

1971 wurde die Dachorganisation gebildet. Für den Familien-Nachwuchs war damit eine schwere Entscheidung verknüpft: Verzicht auf Positionen im eigenen Haus. Erbfolge schien bis dahin selbstverständlich zu sein, von den Ferry-Söhnen hatte sich am ehesten F. A. „Butzi" Porsche mit dem Design des Porsche 911 profiliert, Peter Porsche als Produktionsleiter, und Ferdinand Piëch war eben als Technischer Geschäftsführer zur Spitze vorgestoßen. Doch Bevorzugungen hätten angesichts einer Riege von acht Enkeln gleicher Generation das Prinzip erschüttert, das Ferry Porsche nobel aussprach: Familienmitglieder sollten nicht Eintritt und Aufstieg für Spitzenleute von draußen blockieren.

Es war kein Familiendiktat, betont Ferdinand Piëch. Jeder einzelne wurde befragt, mit angemessener Bedenkzeit. Alle stimmten zu. „Ich war fürs Rausgehen, bei der Verantwortung für eine Milliarde Gesamtumsatz mußte man es einsehen."

„Ich liebe Umgang mit Menschen."

Er war 34. Die Bewährungsprobe auf freier Bahn brachte ihn in die Audi-Spitze, mit 38 ist er jüngstes Vorstandsmitglied in der deutschen Automobilindustrie.

Prüfstand in Ingolstadt: Motoren auch für Wolfsburg sind seine Spezialität im Konzern, doch er ist kein festgelegter Spezialist.

Gebürtiger Wiener

Ferdinand Piëch ist in Wien geboren und österreichischer Staatsbürger geblieben, Gastarbeiter mit Arbeitserlaubnis auf Widerruf wie es der Großvater war und Ferry ist und ebenso Kollege Fiala in Wolfsburg, mit dem er den gemeinsamen Kurs zu steuern hat.

Mit 10 Jahren dachte er sich, er sollte Hotelier werden, „wegen des Umgangs mit Menschen; diese Neigung ist mir geblieben". Mit 14 „ist es auf Technik umgeschlagen". Vor allem Flugzeitschriften interessierten ihn (wie noch heute). Als die Piëchs 1943 nach Zell am See gezogen waren, wo er Volks- und Hauptschule absolvierte, saß er oft im Porsche-Konstruktionsbüro: „Ich horchte still im Hintergrund."

Karl Rabe, Kopf der Mannschaft und seit den 20er Jahren der stille Federführer bei berühmten Porsche-Konstruktionen, gab ihm ein Reißbrett, und er zeichnete Raketen. Dann folgten zwei Jahre Realschule in Salzburg und nach dem Tod des Vaters der Abschluß im Internat in Zuoz mit Schweizer Matura. Eifer in Technik und Naturwissenschaften verhalf zu Prüfungsfreiheit.

Ferdinand Porsche starb 1951, die Thronfolge war klar. Der zweite Piëch-Sohn konnte sich seinen Weg suchen: „Ich war nicht als Kronprinz vorgesehen." Ohne Vorzugsbehandlung absolvierte er ein dreivierteljähriges Praktikum bei VW-Salzburg, lernte den Betrieb einer kleinen Maschinenfabrik mit Schlossern, Drehen, Schmieden und Motorenbau kennen. 1958 begann er sein Studium an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich, wo von Autos nicht die Rede war: Turbinenbau für Wasser, Gas und Dampf lag fern davon, Flugzeug-Leichtbau noch am nächsten, 1962 schloß er mit dem Dipl.-Ing. ab und trat 1963 als Sachbearbeiter im Motorenversuch bei Porsche ein.

Wichtige Aufgaben wuchsen ihm zu: Den 911 serienreif zu machen, den Fuhrmann-Motor auf 36-Stunden-Vollast zu bringen — es wurden schließlich 150 —, auch noch am Fahrwerk zu arbeiten. Der Neuling bekam erstaunlich viel zu tun.

Seine Gesamtverantwortung reichte im Rennsport vom Carrera 6 bis zur Entwicklung des 917, die Spitze des Erfolgskontos umfaßt drei Weltmeister-

Porsche-Enkel Piëch

schaften, in der Serie die Entwicklungen bis zum 911/2,4. Es waren auch entscheidende Jahre der Firmenexistenz, als es um die Arbeit für VW kriselte, der fertige EA 266 schließlich von Wolfsburg nicht akzeptiert wurde. Lotz hat erwogen, statt eigener Entwicklung in Wolfsburg die Firma Porsche zu kaufen. Diese Situation lag der Entscheidung zur Familien-Holding von 1971 zugrunde, mit Zugriff der tatkräftigen Kommerzialrätin: „Zur gemeinsamen, langfristigen Unternehmens- und Investitionsplanung."

Die Firma Porsche hat die Kurve geschafft, und Ferdinand Piëch ohne Porsche auch.

Senkrechtstart bei Audi

Am 1. 8. 1972 trat er bei der Audi NSU Auto Union AG in Ingolstadt als Hauptabteilungsleiter für Sonderaufgaben ein. Ludwig Kraus, der die Audi-Technik aus einer Resteverwertung („Ein nicht ganz gelungener Motor in einem nicht ganz gelungenen Auto") zum Retter des VW-Konzerns hochgebracht hatte, war noch am Ruder, das Personalienkarussell um die Nachfolge-Anwartschaft kam auf Touren.

Auf dem fremden Terrain hat sich Ferdinand Piëch noch schneller durchgesetzt als bei Porsche. Am 1. April 1973 wurde er Bereichsleiter für den Gesamtversuch, am 1. 8. 1974 Leiter der Entwicklung und gleichzeitig Bereichsleiter für Aggregate-Entwicklung im Volkswagenwerk, am 1. 8. 1975 Vorstandsmitglied. Gefahr für Ernst Fiala in Wolfsburg, munkelt man einschlägig, doch Ferdinand Piëch wiegelt ab: „Die Zusammenarbeit ist o.k., wenn nicht Konflikte von außen hineingetragen werden."

Er sagt es auf die sanfte österreichische Art, doch eine sanfte Natur kann nicht solche Karriere machen. Mehr Diplomat als der Großvater ist er gewiß.

Schwarz ist seine Autofarbe

Äußerlich darf man hinsehen, ob er dem berühmten Ferdinand ähnelt. Da ist etwas in Gesichtsschnitt und Profil und nicht zuletzt im Blick, wenn man mit Bildern des jungen Ferdinand Porsche vergleicht. Im übrigen ist Ferdinand Piëch unauffällig in Aussehen wie Anzug, wirkt auf den ersten Blick wie irgendein junger Ingenieur und auf den zweiten wie das, was er ist: Ein noch junger Ingenieur der ersten Führungsgarnitur, selbstbewußt und im Auftreten doch zurückhaltend, knapp über der Grenze scheinbarer Schüchternheit.

Er mißt 1,78 Meter und bringt nur 69 kg auf die Waage, Sportsfigur aus Natur und Neigung: Surf-Segeln hat er mitentdeckt und ist Mitglied Nr. 10 im einschlägigen Starnberger Club, im Gebirge liebt er die Höhe um 1000 Meter (Pinzgau/Kitzbühel), läuft dort Ski, wandert, hackt Holz und ist „zufrieden im Haus, wenn ihn die Arbeit wegläßt".

Tandem fürs zweite Leben.

Sie läßt ihn nicht oft, jetzt schon gar nicht, und die Motoren, sein Spezialgebiet in passender Ergänzung zu den primären Qualitäten von VW-Fiala in Sachen Karosserie, lassen ihn nicht los: Einen Sommermonat lang pendelt er 1975 mit je einem Versuchswagen täglich die 230 km zwischen dem Starnberger See und Ingolstadt zur Arbeit, 30 Wagen insgesamt. Nicht nur wegen der Motoren, die auch in der Praxis erlebt werden mußten; ihn fesselt das intensive Fahren.

Sein absoluter Traumwagen? „Ich trage mein Auto geistig zusammen." Geld kann glücklich machen: Der schöne Austro-Daimler ADM 1 im Langenburger Museum gehört ihm, einen Maserati Bora brachte er vor drei Jahren von Giugiaro mit, der seitdem seinen schwarzen Porsche Targa fährt. Auch der Cadillac Eldorado ist ihm nicht fremd. Motorrad fährt er seit dem 15. Lebensjahr — es fing damals mit einer 150er Puch an, derzeit ist es (noch) die 350er Vierzylinder Honda, und die Prototypen der Audi-Zukunft wollen gefahren sein. Schwarz ist seine Autofarbe, wenn er sie wählen kann.

Der berufliche Tageslauf reicht von 7.30 bis ca. 19.30 Uhr, „bei Porsche bin ich in zehn Jahren höchstens ein- bis zweimal zu spät gekommen". Doch lieber würde er gegen Mittag anfangen und um 1—2 Uhr am nächsten Morgen aufhören. Leichter wäre das Leben, wenn Wolfsburg in Bayern läge: Mehrmals in der Woche pendelt er per Firmenflugzeug zwischen seinen Arbeitsstätten. Zuvor „war die Welt noch heil", etwa 30 bis 40 Prozent seiner Arbeitszeit gehörten der schöpferischen Arbeit, jetzt sind es 15 Prozent, davon 2 Prozent in Wolfsburg und 13 Prozent in Ingolstadt, und Neckarsulm gehört dazu; insgesamt sind 2000 Leute in der Audi-NSU-Entwicklung tätig, 700 im Motorenbereich bei VW. Für den „Umgang mit Menschen" ist reichlich gesorgt.

Privatleben ist trotz allem die Basis: Es sind nur sechs Minuten Fahrt zum Mittagessen ins (gemietete) Haus in Ingolstadt, und wie etliche seiner Tage Wolfsburg gehören, hat auch Marlene P. ihren wöchentlichen Arbeitsausflug: Per Porsche zur Führung ihres Hotels in Zell am See. Gemeinsames Freizeitfahrzeug: Ein Tandem, Kind P. liegt noch in der Wiege. Eine erste Familie blieb auf dem angespannten Lebensweg des Ferdinand Piëch zurück, und die Verbindung mit Marlene ist eine Romanze in Dur.

Das Haus ist in solider Stilgemütlichkeit eingerichtet, in der Kunstgeschichte liebt Ferdinand Piëch Vornapoleonisches, Barock und Spätbarock, sieht im Fernsehen nicht viel mehr als die Tagesschau, kommt mit Bedauern nur wenig in die Theater nach München, läßt aber die Salzburger Festspiele nicht aus. Museen interessieren ihn: „Kunst querbeet" und Griechisches. Lesestoff geht kaum über notwendige Fachlektüre und — wie einst — die Flugzeitschriften hinaus, aufgelockert durch Krimis in Deutsch und Englisch. Sein Italienisch und Designeinsichten hat er während vier Wochen bei Giugiaro in Turin verbessert.

Was er an anderen schätzt, wird ihm als Richtschnur dienen, so seine Meinung über Ferry Porsche: „Er hat ein gutes Gefühl dafür, was gehen kann und was nicht." *Paul Simsa*

Zum Verlieben schön...

diese Formen, dieser Komfort, dieses Fahrgefühl. Aber er hat auch alle Voraussetzungen für eine gute, lange Freundschaft: die perfekte Technik. Und mehr Spaß macht er auch. Doch eine gute Freundschaft mit dem Porsche erfordert genaue Kenntnisse seiner Technik. Denn er ist sicherer, handlicher, wirtschaftlicher und umweltfreundlicher als Sie denken. Und noch etwas: wir geben auf eine lange Freundschaft eine außergewöhnliche Garantie. Damit Porsche für Sie zum guten Freund wird.

PORSCHE

mit Langzeitgarantie.

Fordern Sie unsere Broschüre: »Porsche-Ingenieure plaudern aus der Schule« an.
Dr. Ing. h. c. F. Porsche Aktiengesellschaft. 7 Stuttgart 40. Postfach 400640

Das Thermometer
auf ThermoGumm

steht bald wieder

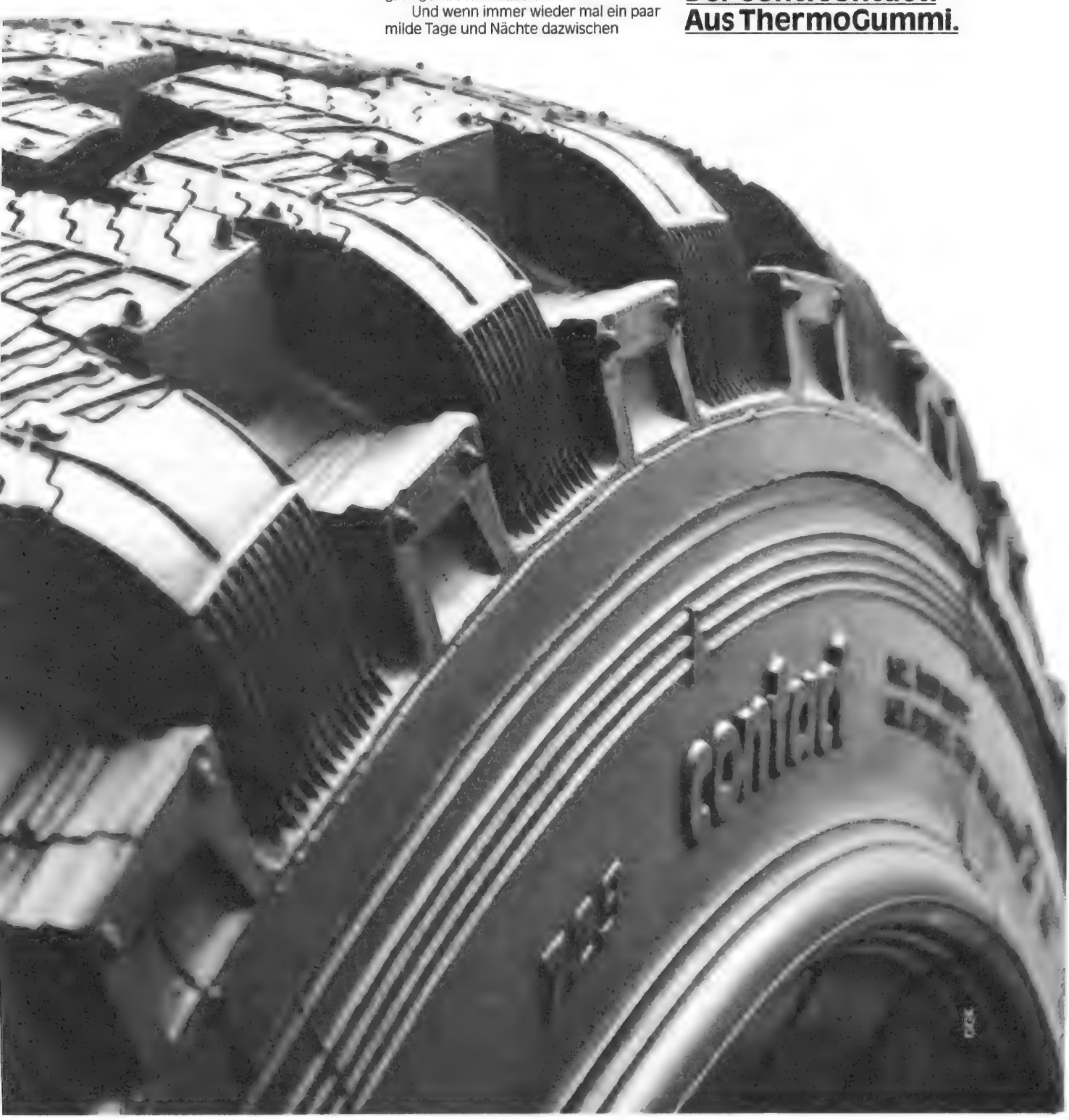
i.

Wenn die Temperaturen allmählich wieder gegen Null gehen, denken Sie bitte daran: Gummi wird hart, wenn es kalt wird. ThermoGummi nicht.

Deshalb ist ThermoGummi auf den kalten, nassen oder glatten Straßen der ganzen schlechten Jahreszeit sehr viel griffiger als normales Gummi.

Und wenn immer wieder mal ein paar milde Tage und Nächte dazwischen kommen, können Sie ganz beruhigt sein: Die vom Gesetzgeber vorgeschlagene Richtgeschwindigkeit von 130 km/h können Sie mit dem ContiContact aus ThermoGummi sicher fahren.

Der ContiContact.
Aus ThermoGummi.



Das Geschäft mit der Sicherheit

Zubehör-Neuheiten auf der IAA: Kraftstoff-Zusatz, Hosenträger-Kindergurt, Geschwindigkeitswarner, Bremsflüssigkeits-Prüfgerät, Rollenverschluß für Abschleppseil.

Vom Aufschwung auf dem Automarkt hat auch die Zubehör-Branche profitiert. Auf der 46. Internationalen Automobil-Ausstellung war dies deutlich zu spüren, denn die Zubehörfirmen stellten in Frankfurt zahlreiche Neuheiten vor.

Erhöht Oktanzahl: Calypsol Super 1

Mit einer Additivkombination, die speziell im Hinblick auf das im Januar wirksam werdende verschärfte Ben-

Teuer: Calypsol Super 1.

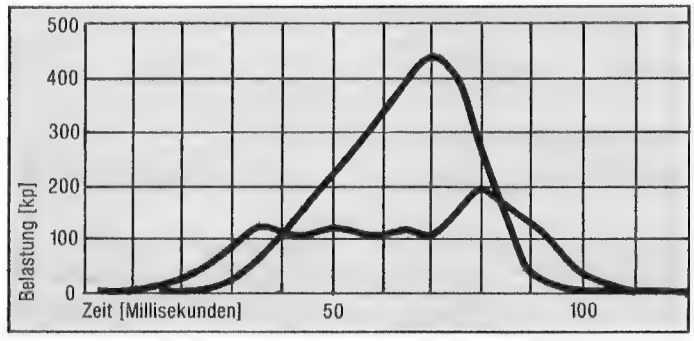
zin-Blei-Gesetz bedeutungsvoll ist, wartete die Deutsche Calypsol auf.
Je nach Mischungsverhältnis soll das unter der Bezeichnung Super 1 angebotene Produkt die Oktanzahl des Kraftstoffs steigern. Bei einem Mischungsverhältnis von 40:1 erhöht sich (laut einer Untersuchung des TÜV-Rheinlands) die Research-Oktanzahl (ROZ) beispielsweise um 1,6 Einheiten und die Motor-Oktanzahl (MOZ) um 0,7 Einheiten. Bei einem Mischungsverhältnis von 30:1 steigt die ROZ von 98,6 auf 100,5 und die MOZ von 88,1 auf 89,0.
Super 1 eignet sich damit besonders für jene Motoren, für die der neue Kraftstoff K 76 kritisch sein könnte. Das Additiv wird dem Kraftstoff beim Tanken beigegeben und in Literdosen zum Preis von rund 6,50 Mark angeboten. Billig ist damit die Oktanzahl-Steigerung freilich nicht, denn der Aufpreis für einen Liter Benzin beträgt bei einem Mischungsverhältnis von 40:1 rund 16 Pfennige.

Vertrieb: Deutsche Calypsol-gesellschaft, 4 Düsseldorf 1, Fringstraße 20-26.

Mit Reißnaht: Hosenträger-Kindergurt

Im Programm des Neheim-Hüstener Gurtfabrikanten Schroth befindet sich neuerdings ein Hosenträgergurt mit Energieabsorber zum Preis von rund fünfzig Mark. Der neue Gurt zielt speziell ab auf Kinder im Alter zwischen sechs und zwölf Jahren, wo „eine Marktlücke zwischen Kindersitz und Normalgurt" (Firmeninhaber Carl F. Schroth) besteht.
Der Gurt kann in alle Autos eingebaut werden, die unter der Hutablage eine Stahlblechverstrebung haben. Er zeichnet sich durch eine vierfach vernähte Reißnaht aus, die sich bei einem eventuellen Aufprall wie ein Stoßdämpfer verhält und eine Überbeanspruchung der Schulterpartie und des Nakkenwirbels verhindert.
Crash-Tests zeigten, daß der Kopf des Kindes nach Reißen der Naht nicht auf die Vordersitze aufschlägt. Breite Hüftgurtpolster schützen überdies das Becken und die Magenpartie des Kindes vor Verletzungen.

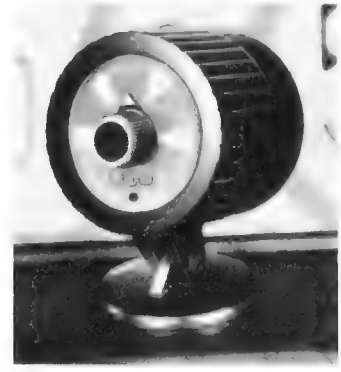
Hersteller: Carl F. Schroth, 5760 Neheim-Hüsten, Am Siegenbittel 2.



Die an der Schulter auftretenden Kräfte sind beim Schroth-Kindergurt (untere Kurve) rund fünfzig Prozent geringer als bei einem Gurt ohne Stoßdämpfer.

Jetzt für alle: automatischer Gasfuß

Einige Neuheiten präsentierte VDO: Der automatische Gasfuß „Tempomat" (siehe Heft 18, Seite 22) ist jetzt zum nachträglichen Einbau (Kostenpunkt zwischen 400 und 500 Mark) für nahezu sämtliche Autos mit 12 Volt-Anlage (Ausnahme: Diesel) lieferbar.
Weiter stellte das Frankfurter Unternehmen den Geschwindigkeitswarner „Tempo-tip" vor. Das Gerät läßt sich praktisch überall im Bereich der Armaturen installieren und erlaubt das Vorprogrammieren sämtlicher Geschwindigkeiten zwischen 40 und 140 km/h.
Überschreitet der Fahrer seine vorgewählte Geschwindigkeit, blinkt ein rotes Licht auf. Wer noch nachdrücklicher gewarnt werden will, kann sich zusätzlich einen Summer an das Gerät anschließen lassen. Der



VDO-Geschwindigkeitswarner.

Preis des elektronischen Geschwindigkeitswarners beträgt 98 Mark.

Hersteller: VDO-Werke Adolf Schindling AG, 6231 Schwalbach/Taunus, Sodener Straße 9.

Schnell und exakt: Bremsflüssigkeits-Test in zwei Minuten

Premiere feierte auf der IAA ein neuentwickeltes japanisches Bremsflüssigkeits-Prüfgerät, das von Castrol vertrieben wird. Mit diesem

Bremsflüssigkeits-Tester.

rund 600 bis 700 Mark teuren Gerät ist es erstmals möglich, die Betriebssicherheit der Bremsflüssigkeit exakt zu prüfen. Den Einsatzort des neuen Geräts sieht Castrol vornehmlich beim TÜV und in größeren Werkstätten.
Der Prüfvorgang dauert rund zwei Minuten: Mit einem Saugheber wird Flüssigkeit aus dem Bremssystem entnommen und in den Zylinder des kompakten Geräts eingegeben. Hier wird die Bremsflüssigkeit erhitzt.
Auf der dreifarbigen Skala des Geräts wird der Dampfblasenpunkt der hygroskopischen Flüssigkeit — das heißt, sie nimmt Wasser aus der Luftfeuchtigkeit auf — genau angezeigt und es läßt sich rasch ablesen, ob die Bremsflüssigkeit bereits überaltert ist. „Bei Autos, die länger als ein Jahr mit der gleichen Bremsflüssigkeit fahren, kann man davon ausgehen, daß die Flüssigkeit nicht mehr betriebssicher ist", sagt Castrol-Techniker Claus Ibsen.

Vertrieb: Deutsche Castrol GmbH, 2 Hamburg 6, Schäferkampsallee 18.

Problemlos: Rollen-Verschluß

Einen neuen Abschleppseil-Verschluß stellte das in Fellbach bei Stuttgart ansässige Unternehmen APA KG vor. Die Befestigung des fünf Meter langen und komplett 14 Mark teuren Abschleppseils ist einfach.
Das Seil wird nicht an der Abschleppöse verknotet oder durch eine Schraube oder einen Bügel eingerastet. Statt dessen wird durch die Schlaufe eine konusförmige Rolle gesteckt. Vorteil: Schnelles Einrasten und Lösen des Seils, denn auf die Rolle wirkt keine Belastung ein.
Versuche bei der Staatlichen Materialprüfungsanstalt in Stuttgart haben gezeigt, daß beispielsweise ein Stellacht-Verschluß schon ab einer Zugkraft von 600 kp starke Verformungen zeigte, während beim Rollen-Verschluß selbst nach dem Bruch des Seils bei 1400 Kilopond keine Beschädigung festgestellt wurde.

Hersteller: Fabrik für Autozubehör, 7012 Fellbach 4, Blumenstraße 35.

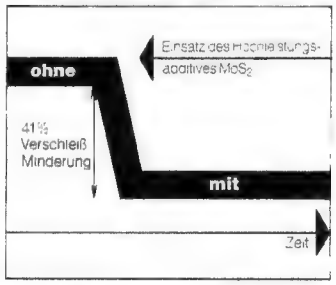
APA-Rollenverschluß für Abschleppseil.

LM
LIQUI MOLY

Das Ölöl.

So sollte es richtig heißen. Weil LM super motoroil mos2 nämlich zwei unabhängig arbeitende, sich perfekt ergänzende Motorschmierstoffe enthält.

1. Ein 20 W/50 Spitzenöl, wie Sie heute kein besseres kaufen können. Es erfüllt die höchsten Spezifikationen.
2. Den Hochleistungsschmierstoff MoS_2 (Molybdändisulfid), der die Schmierwirkung des Öls ergänzt.
Er glättet die Reibungsflächen dauerhaft und übernimmt die Schmierung in den kritischen Zonen und Zeiten, in denen es auch ein Spitzenöl nicht ganz schafft: An den Umkehrpunkten von Kolben und Stößeln, beim An- und Auslaufen des Motors usw.
Mit LM super motoroil mos2 reduzieren Sie den Verschleiß um über 40 %. Besser können Sie Ihren Motor nicht schmieren. Es sei denn, Sie nehmen unser Touring Motoroil oder ein anderes, gleichwertiges Spitzenöl und geben bei jedem Ölwechsel LM oiladditiv mit MoS_2 hinein.
Mit LM super motoroil mos2 ist's nur einfacher. Und sicherer, weil Sie's nicht vergessen können.
Denn Ihr Motor braucht zur perfekten Schmierung, die auch hohen Belastungen gewachsen ist, zwei Schmierstoffe: LM super motoroil mos2.



Weitere Informationen über unsere Produkte senden wir Ihnen gerne zu — schreiben Sie uns. Das zahlt sich für Sie aus, denn wir halten auch Ihr Auto fit. **LIQUI MOLY GMBH, D 79 Ulm, Postfach 2829**

Fahrbericht

BMW R 60/6

Tourensport

Für 6235 Mark die kleinste große BMW.

Sie kostet rund 3300 Mark weniger als das Spitzenmodell der BMW-Motorradpalette, die R 90 S, und lebt im Schatten der stärkeren und schnelleren Brüder. Im Verkauf spielt sie, von Behördenaufträgen einmal abgesehen, keine sehr große Rolle, und auch bei BMW selbst sieht man keinen Anlaß, das Aschenputtelmodell zu fördern. Denn an ihm wird am wenigsten verdient – das große Geld bringen auch nur die Großen von 750 ccm an aufwärts.

Dennoch hat die „kleine" R 60/6 Beachtung verdient. Einmal deshalb, weil das, was den BMW-Verkauf an ihr stört, der geringere Verdienst nämlich, für ihren Käufer von Vorteil ist. Zum anderen darum, weil ihr 40 PS leistender Boxermotor der kultivierteste innerhalb der bis 900 ccm reichenden Skala ist. Er läßt sich schon ab 1500 U/min mit sanfter Gashand beschleunigen, schüttelt ein wenig unter Last bei etwa 2700 U/min und dreht dann sauber bis 7000 Touren hoch.

Leistungsmäßig reißt diese kleinste Version der berühmten Zweizylinder-Boxer-Baureihe natürlich niemanden von der Sitzbank. Auf 100 km/h beschleunigt die Sechshunderter in rund acht Sekunden, und nur wer sich – im Bemühen um günstigere Luftwiderstandsbeiwerte – über den 24 Liter-Tank kauert, kann mit echten 160 km/h rechnen.

Fotos: Seufert

Rundinstrumente und Trommelbremsen: BMW R 60/6

Auf eine Scheibenbremse vorne wurde bei der R 60/6 verzichtet, was in der Praxis nachteilig ist: Das Trommel-Aggregat verlangt höhere Betätigungskräfte und läßt sich schlechter dosieren.

Überzeugend ist auch bei der Sechshunderter der hervorragende Fahrkomfort, der dieses Motorrad zu einem der besten Langstrecken-Zweiräder werden läßt. Mit der R 60 von München nach, zum Beispiel, Neapel – das ist etwas, worüber man nach Kennenlernen dieses Zweirades sofort mit sich reden lassen würde.

Klaus Westrup

Meinung:

„Der Saab ist ein berühmter schwedischer Rallye-Wagen. Das richtige Auto für Motorsport-Begeisterte."

Tatsache ist:

Ein Rallye-Auto ist niemals ein Serienautomobil. Das Grundkonzept eines Familienwagens kann jedoch durchaus eine mehr oder weniger ideale Ausgangsposition für erfolgreiche Rallye-Wagen sein.

Das Saab - Konzept heißt: Frontantrieb und Breitspur-Fahrwerk. Hohe aktive und passive Sicherheit, moderne, kraftvolle Motoren und robuste Stabilität. Schon der bewährte kleinere Bruder des Saab 99 — der Saab 96 — wurde nach diesem Konzept gebaut und gewinnt in seiner Rallye-Ausführung noch heute viele bedeutende Motorsportveranstaltungen. Für den Saab 99 ist das Grundkonzept die ideale Ausgangsposition für ein komfortables, handliches und sehr lebendiges Automobil.

Gönnen Sie sich das Vergnügen, ihn zu fahren.

SAAB Deutschland GmbH
6000 Frankfurt/Main 56
(Niedereschbach)
Berner Straße 89
Telefon 0611 / 50 10 56

SAAB

Viel Vernunft und viel Vergnügen

SAAB Deutschland GmbH
6 Frankfurt Main 56, Berner Straße 89
Bitte senden Sie mir
Unterlagen über den Saab 99.

Name

Anschrift

AMS 75/21

Fahrbericht

Alfasud L

Mehrwert

Neue Version mit besserer Ausstattung.

Vier Jahre nach der Vorstellung des Alfasud kann man ruhigen Gewissens behaupten, daß es sich für Alfa Romeo gelohnt hat, mit diesem Auto ein nicht unbeträchtliches Risiko einzugehen. Denn ein Risiko war es zweifellos, mit einer kompletten Neukonstruktion in einer von Alfa bis dahin nicht beschickten Hubraum- und Preisklasse gegen zahlreiche Konkurrenz anzutreten – mit einem Auto überdies, das erstmals in der Geschichte des italienischen Staatsbetriebs Frontantrieb besaß und das zudem in einer neu errichteten Fabrik im mit Industrie nicht eben reichlich gesegneten Süden Italiens gebaut wurde.

Inzwischen hat sich der Alfasud zu einer nicht mehr wegzudenkenden Stütze des Alfa-Verkaufs entwickelt, wozu neben seinem günstigen Preis auch die Tatsache beigetragen hat, daß mit neuen Modellversionen heute ein größerer Käuferkreis angesprochen wird.

Das erste dieser zusätzlichen Modelle war der Alfasud ti mit von 63 auf 68 PS gesteigerter Leistung; das zweite der vor einigen Monaten neu ins Programm aufgenommene Alfasud L, der für jene Kunden gedacht ist, denen das nüchterne Interieur der 900 Mark billigeren Grundausführung allzu schlicht erscheint.

Vorzüge

- **Kompakte, geräumige Karosserie**
- **Sehr gute Übersichtlichkeit**
- **Sichere Fahreigenschaften**
- **Leiser Motor**
- **Niedriger Benzinverbrauch**

Nachteile

- **Schlechte Elastizität**
- **Unbefriedigende Kaltlaufeigenschaften**
- **Mäßige Handbremswirkung**
- **Heizbare Heckscheibe nur gegen Aufpreis**

Die L-Variante, äußerlich an vermehrter Chromzier, gummibelegten Stoßstangenhörnern und dem L-Schriftzug am Heck zu erkennen, erhielt eine wesentlich bessere Ausstattung: Die bequemen Vordersitze, wahlweise mit Kunststoff- oder Stoffbezug lieferbar, tragen serienmäßig Kopfstützen; der Wagenboden ist mit Teppich ausgelegt, wodurch eine sehr viel wärmere Atmosphäre als im Normal-Alfasud entsteht.

Das Armaturenbrett entspricht bis auf die fehlenden Zusatzinstrumente für Wassertemperatur und Öldruck dem des Alfasud ti und enthält auf der Beifahrerseite einen leider ziemlich klein geratenen Handschuhkasten. Zur Serienausstattung gehört zudem ein Drehzahlmesser, der im Alfasud durchaus seine Berechtigung

Äußere Kennzeichen des Alfasud L: gummibewehrte Stoßstangenhörner, Felgen ohne Radkappen.

Fotos: Seufert

Was an Hannen Alt anders ist? Zum Beispiel die Liebe zur Tradition.

Seit 250 Jahren haben die Hannen-Brauer ein besonderes Verhältnis zum Echten und Alten. Noch heute brauen sie Hannen Alt rein obergärig, nicht untergärig. Und bürgen so für seinen unverkennbaren Charakter und seinen herb-frischen, herrlich würzigen Geschmack.

Doch die Liebe zu diesem traditionsreichen Bier erkennen Sie auch an den besonderen Gläsern, zünftigen Altbierstangen, -bechern und Seideln.

Und an der typisch heiteren Atmosphäre unter Menschen, die goldbraunes Hannen Alt genießen.

Kein Wunder, wenn Kenner da der Tradition die Treue halten und immer aufs neue mit Hannen Alt anstoßen.

HANNEN ALT
das andere Bier

250 Jahre Brautradition

HANNEN ALT

Neu: Bosch Heckscheiben-Wischer.

Besonders großes Wischfeld: Die totale Rück-Sicht.

Die größte Vorsicht nutzt bei Schnee- und Regenwetter wenig ohne totale Rück-Sicht. Der neue Bosch Heckscheiben-Wischer gibt sie Ihnen. Durch das besonders große Wischfeld. Und durch die automatische Endabstellung – also kein störendes Wischblatt im Blickfeld.

In diese (und viele weitere) Fahrzeugtypen kann der Bosch Heckscheiben-Wischer sofort beim Bosch Dienst oder in Ihrer Werkstatt eingebaut werden.
Audi 50, **Autobianchi** A 112, **BMW** 1600-2002 Touring, **Citroen** Ami 8-Break, Ami Super-Break, GS (X)-Break, **DAF** 66 Kombi, **FIAT** 127 (2 Türen), 127 (3 Türen), 128 Kombi/Familiare, 131 Kombi/Familiare, **Ford (D)** Escort Turnier bis Bj. 75, Escort Turnier ab Bj. 75, Taunus Turnier ab Bj. 10. 70, Consul/Granada Turnier, Capri II, **Mini** 850, 1000, 1001, 1275 GT, Cooper, **Opel** Kadett B Caravan, Kadett C Caravan, Ascona Voyage, Record C Caravan, Record II Caravan, **Peugeot** 104, 104 C, 204/304 Break, 404 Break, 504 Break, Familiale, Commerciale, **Renault** R 5, R 6, R 12-Variable, R 16, **Simca/Chrysler** 1100 ab Bj. 1. 70, **VW** 1600 Variant ab Bj. 1. 68, 411, 412 Variant, Passat-Variant, Golf, Polo, Scirocco.

Bosch Heckscheiben-Wischer.
Damit Sie hinten Augen haben.

WS 375 BMZ

BOSCH

Fahrbericht

Alfasud L

hat: Der drehfreudige, auch im oberen Drehzahlbereich mustergültig leise laufende Boxermotor erreicht auf mit Vollgas gefahrenen Autobahngefällen Drehzahlen, die im Extremfall den Ventiltrieb gefährden können (siehe auch Alfasud-Dauertest Heft 7/1975).

sud noch eine ganze Reihe guter Eigenschaften zu bieten hat. Dazu zählen die mustergültig übersichtliche Karosserie, die trotz bescheidener Außenabmessungen einen in dieser Klasse konkurrenzlos geräumigen Innenraum offeriert, die dank der leichtgängigen Lenkung gute Handlichkeit und schließlich die sicheren Fahreigenschaften.

Das Armaturenbrett des Alfasud ti entspricht weitgehend der ti-Version: Handschuhkasten und Drehzahlmesser gehören zum serienmäßigen Lieferumfang.

Vom Alfasud ti übernommen wurde auch die elektrische Scheibenwaschanlage, die mit einem Knopf am rechten Lenkstockhebel betätigt wird und ihre Aufgabe sehr viel besser erfüllt als die primitive Gummipumpe des Grundmodells. Generell kann also von einer kompletten Ausstattung gesprochen werden – lediglich ein bei den wichtigsten Konkurrenten inzwischen durchweg serienmäßiges Detail fehlt: die heizbare Heckscheibe, für die der gesalzene Aufpreis von 199 Mark gefordert wird.

Das läßt sich freilich verschmerzen – zumal der Alfa-

Zur Serienausstattung gehören

- Gürtelreifen
- Kopfstützen vorn
- Drehzahlmesser
- Tageskilometerzähler
- elektr. Scheibenwascher
- verstellbares Lenkrad
- Teppichboden

Auch vom Motor läßt sich, was Laufkultur, Leistung und Wirtschaftlichkeit angeht, durchaus Erfreuliches berichten. Zwei grundsätz-

liche Mängel dieses modern konstruierten Boxers konnten leider bisher nicht ausgemerzt werden: Die schlechten Kaltlaufeigenschaften und die mangelnde Elastizität im unteren Drehzahlbereich, an der auch eine Korrektur der Nockenformen nichts ändern konnte. Im Gegenteil: der aus der neuesten Serie stammende Alfasud L-Testwagen schnitt bei den Elastizitätsmessungen noch schlechter ab als früher geprüfte Exemplare. *G. L.*

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Boxermotor, Bohrung x Hub 80 x 59 mm, Hubraum 1186 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,8 : 1, Leistung 63 PS bei 6000 U/min, spezifische Leistung 53,1 PS/Liter, maximales Drehmoment 8,5 mkg bei 3500 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6000 U/min) 11,8 m/s, bei 100 km/h im IV. Gang (entsprechende Drehzahl 3825 U/min) 7,5 m/s, 3fach gelagerte Kurbelwelle, eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 7 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, 1 Fallstromvergaser, 50 Liter-Benzintank im Heck, Drehstromlichtmaschine 475 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Vorderräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,545 (14,473), II. 1,941 (7,979), III. 1,292 (5,311), IV. 0,966 (3,971), R. 3,091 (12,707), Achsantriebsübersetzung 4,11.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, Stabilisator, hinten Starrachse mit Wattgestänge, Panhardstab und Schraubenfedern, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, Zweikreissystem, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Vorderräder wirkend, Felgen 4½ J x 13, Gürtelreifen Michelin zX 165/70 SR 13, Abrollumfang 1737 mm.

ABMESSUNGEN

Radstand 2455 mm, Spur 1384/1351 mm, Außenmaße 3890 x 1590 x 1370 mm, Innenbreite vorn 1360 mm, hinten 1345 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 920 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 435 mm, hinten 465 mm, Knieraum hinten 175—390 mm, Wendekreis links 11,5 m, rechts 11,5 m, 3³/₄ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 880 kg (davon Vorderachse 540 kg, Hinterachse 340 kg, Gewichtsverteilung 61,4 : 38,6), zulässiges Gesamtgewicht 1280 kg, Zuladung 400 kg, Personenindexzahl 4,7, zulässige Anhängelast gebremst 460 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 13,9 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 19,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 155,2 km/h (entsprechende Drehzahl 6000 U/min) Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)

0 bis 40 km/h . . .	3,2 s
0 bis 60 km/h . . .	6,2 s
0 bis 80 km/h . . .	10,0 s
0 bis 100 km/h . . .	15,5 s
0 bis 120 km/h . . .	23,7 s
1 km mit stehend. Start	37,0 s

Elastizität (Beschleunigung im großen Gang ab 40 km/h)

40 bis 60 km/h . . .	7,7 s
40 bis 80 km/h . . .	16,3 s
40 bis 100 km/h . . .	25,6 s
40 bis 120 km/h . . .	37,9 s
1 km ab 40 km/h . .	41,6 s

VERBRAUCH

Superbenzin
Testverbrauch 9,2 L/100 km

PREIS

Limousine viertürig DM 10 190,—

LVM VERSICHERUNGEN

Warum wollen Sie mehr zahlen?

Die LVM-Versicherungen gehören seit Jahrzehnten zu den anerkannt preisgünstigsten KFZ-Versicherern. Prämienvergleiche des ADAC, der Stiftung Warentest, der Zeitschriften DM und CAPITAL u. a. beweisen das. Trotzdem zahlte der LVM seinen Mitgliedern in der Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung ansehnliche gewinnabhängige Rückvergütungen. – Seit über 20 Jahren in fast ununterbrochener Reihenfolge.

LVM VERSICHERUNGEN

Für 1974 erhalten unsere Mitglieder für alle Fahrzeugarten (außer Mopeds) aus technischem Überschuß und als satzungsgemäße Prämienrückvergütung bis zu

25%

(Rückvergütungen beginnend schon ab 1 Kalenderjahr Schadenfreiheit)
Selbstverständlich außer dem üblichen Schadenfreiheitsrabatt.

LVM VERSICHERUNGEN

Vergleichen Sie nicht nur unsere Rückvergütungen, sondern auch unsere Tarife. Nur dann können Sie feststellen, ob die Rechnung auch unter dem Strich aufgeht.

Eine klare Rechnung:

günstige Prämientarife
+ hohe Rückvergütung für 1974
+ anerkannt schneller Schadenservice
+ solide Sicherheit durch hohe Verlustrücklagen
= echte Vorteile für unsere Mitglieder

Bei einem Wechsel zu uns rechnen wir die bisher verbrachte schadenfreie Zeit in der KFZ-Versicherung voll an. Auch hätten Sie, wenn Sie auch nur einen Tag vor dem Jahreswechsel 1974 zu uns gekommen wären, schon voll an unserer Beitragsrückvergütung für 1974 teilgenommen!

LVM-Versicherungen
4400 Münster, Postfach 6145
Tel.: 0251/7021

Nicht von ungefähr einer der größten Kraftfahrtversicherer der Bundesrepublik

Teilen Sie mir doch einmal ganz unverbindlich mit, welche Haftpflichtprämie ich für meinen Pkw
Marke: _____ Typ: _____ PS: _____
bei Ihnen zahlen müßte. Ich fahre schon seit _____ Kalenderjahren schadenfrei.
Fügen Sie doch auch gleich Prospekte für ○ Haftpflicht-, ○ Unfall-, ○ Hausrat-, ○ Wohngebäude-, ○ Rechtsschutz-, ○ Lebens-Versicherung (Alter _____ Jahre) bei.

Absender: _____

_____ am 1

Das Teuerste ist nicht immer das Beste

Mehrbereichsöle: Gefahr für Ihren Motor?

Von Werner Schnuf

Die Mineralölgesellschaften stehen Kopf: Ihre Alleskönner-Schmierstoffe – die in den letzten Jahren stark propagierten Mehrbereichsöle – sind über Nacht in Verruf geraten. Denn kurz nach Audi NSU hat auch das Volkswagenwerk den Mehrbereichsschmierstoff 10 W – 50 aus der Empfehlungsliste gestrichen. Grund: Bei Versuchen mit dem eine sehr breite Viskositätsspanne bietenden Öl hatte sich gezeigt, daß die im Schmierstoff enthaltenen Additive unter anderem Ablagerungen an den Ventilen bewirken und Motorschäden begünstigen können. Für die Mineralöl-Konzerne ist diese

Unser Vorschlag, wenn Sie sich nicht zwischen Sportwagen und Familienwagen entscheiden können.

Die meisten Leute hätten am liebsten zwei Autos.

Einen Sportwagen für die Fälle, wo sie nur wenig Leute und wenig Gepäck im Auto haben.

Einen Familienwagen für die Fälle, wo sie mehr Leute und mehr Gepäck im Auto haben.

Wenn es Ihnen auch so geht, machen wir Ihnen einen Vorschlag: Den Fiat 128 Berlinetta.

Für die Fahrleistungen und die Handlichkeit eines Sportwagens sorgen Fahrwerk, Triebwerk, Sitze und Cockpit. Hier zeigt sich die Verwandtschaft zum 128-Sportcoupé.

Für die Alltagstauglichkeit und die Problemlosigkeit eines Familienwagens sorgen die dritte Tür im Heck, die zur Ladefläche umklappbaren Rücklehnen und die vielen Details, die sich schon in Millionen anderer Fiat 128 bewährt haben.

Diese unterschiedlichen Eigenschaften machen Ihnen die Entscheidung leicht:

Kaufen Sie nur ein Auto.

Und fahren Sie zwei Autos. Einmal den Sportwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt. Einmal den Familienwagen, der im Fiat 128 Berlinetta steckt.

FIAT

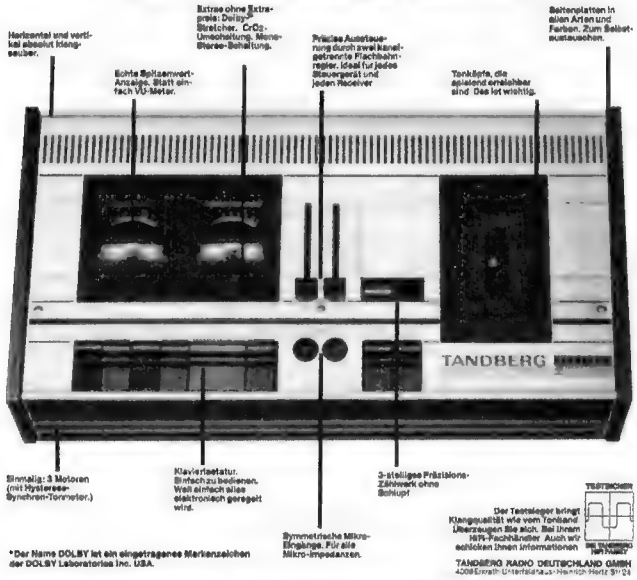
Jetzt 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung, 2 Jahre Garantie auf alle lackierten Teile.

Der Fiat 128 Berlinetta.

128 Berlinetta 1100: 1116 ccm, 65 DIN-PS, 7,61 nach DIN, DM 10.750,–
128 Berlinetta 1300: 1290 ccm, 73 DIN-PS, 7,91 nach DIN, DM 11.300,–
Preise: unverbindliche Preisempfehlung.

Der Testsieger

HiFi-Cassetten-Recorder Tandberg TCD 310.
Klangqualität wie vom Tonband.



Tandberg schließt jede Lücke. In jeder HiFi-Anlage.

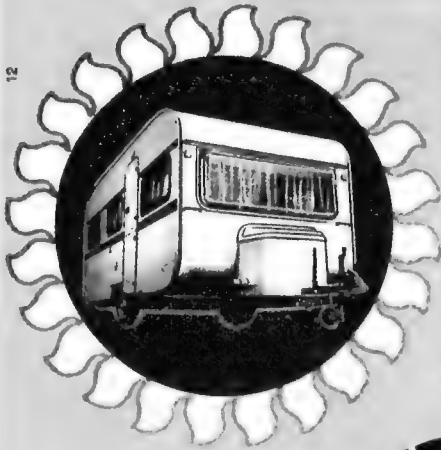
DIE TANDBERG HIFI FAMILY

RECEIVER · BOXEN · TONBANDGERÄTE · CASSETTENRECORDER

Wir senden Ihnen gratis das Informationspaket über

Das große europäische Wohnwagenprogramm

Senden Sie einfach den Gutschein ein. Das GROSSE KNAUS-INFORMATIONSPAKET – einzigartig! Denn die KNAUS-Firmengruppe stellt Ihnen damit ein Wohnwagenangebot vor, das optimale Auswahlmöglichkeiten bietet: die Programme der großen Marken KNAUS, WOLF und SCHWEIKERT! Dazu Informationen über GREYHOUND-Markenvorzelte und KNAUS-Komfort-Campingplätze. Besser können Sie über Caravaning wohl kaum informiert werden...



KNAUS

KNAUS-Gruppe
8703 Ochsenfurt
Postfach 130

Senden Sie mir gleich das GROSSE KNAUS-INFORMATIONS-PAKET mit allen wichtigen Einzelheiten

Name

Ort

Straße

Mehrbereichsöle

Entwicklung höchst unerfreulich. Einmal schadet sie ihrem Image, zum zweiten aber auch der Ertragslage. Denn die Gesellschaften verkaufen natürlich viel lieber teure Mehr- als preisgünstige Einbereichsöle, da sie ungleich höhere Profite einbringen

Die Ablehnung der weit gespreizten Mehrbereichsöle seitens des VW-Konzerns könnte den Schluß zulassen, daß alle auf dem Markt befindlichen Markenöle der

Kleine Ölkunde

Motorenöle basieren auf Mineralschmierstoffen, die bei der Erdöl-Verarbeitung gewonnen werden. Sie werden nach ihrer Zähflüssigkeit (Viskosität) in von der amerikanischen Society of Automotive Engineers festgelegte SAE-Klassen eingeteilt.
Insgesamt gibt es sieben Klassen mit den Bezeichnungen: 5 W, 10 W, 20 W, 20, 30, 40 und 50. Je höher die Zahl, um so zähflüssiger ist das Öl. Für die mit W (Winter) bezeichneten Öle wird die jeweilige Viskosität bei –17,8 Grad Celsius, für die anderen Öle bei etwa 98 Grad garantiert.

Einbereichsöl

Einbereichs-Schmierstoffe – beispielsweise SAE 20 – können nur in einem enger begrenzten Temperaturbereich optimale Schmierung sicherstellen, weil sie mit zunehmender Erwärmung dünnflüssiger werden. Ein zähes Öl schmiert bei sehr niedrigen Temperaturen schlecht, ein sehr dünnes erreicht bei hohen Temperaturen rasch seine Belastungsgrenze.

Mehrbereichsöl

Mehrbereichs-Schmierstoffe – beispielsweise SAE 20 W – 50 – bieten in einem weiteren Temperaturbereich günstige Schmiereigenschaften. Sie basieren auf dünnflüssigen Grundölen, denen Viskositäts-Verbesserer (VI-Improvers) beigemischt sind. Diese Wirkstoffe sorgen bei steigender Temperatur für eine zunehmende Andickung des Öls.
Bei einigen Mehrbereichsölen (Agip Sint 2000, Veedol Super S) fehlen VI-Improvers gänzlich. Statt dessen ist das Grundöl mit synthetischem Öl vermengt. Diesem Zusatz wird eine längere Haltbarkeit nachgesagt als den VI-Verbesserern – die angegebene Viskositätsspanne bleibt auch bei hohen Belastungen länger erhalten.
Bei dem häufig in Hochleistungsmotoren verwendeten Mobil SHC handelt es sich um ein vollsynthetisches Mehrbereichsöl mit hoher Scherstabilität und sehr hohem Verdampfungspunkt.

Additive

Moderne Schmierstoffe, gleichgültig ob Ein- oder Mehrbereichsöle, besitzen chemische Zusätze (Additive), die die Eigenschaften des ursprünglichen unlegierten Mineralöls beträchtlich verbessern. Die Additive tragen bei zur

- Verlangsamung der Ölzersetzung (Alterung),
- Sauberhaltung des Motors durch Aufnahme ölfremder Stoffe,
- Neutralisation säurehaltiger Verbrennungsprodukte (Korrosionsschutz),
- Verbesserung der Schmierfähigkeit durch Reibungsminderung, höhere Druckbelastbarkeit und geringere Schaumbildung,
- Verhinderung von Kalt- und Heißschlammbildung,
- besseren Kühlwirkung.

Hunderttausend Stunden für ein paar Sekunden.

Jede VARTA Starterbatterie ist das Ergebnis einer nahezu 50jährigen Forschungs- und Entwicklungsarbeit. Damit Sie mit Sicherheit immer in Sekundenschnelle startbereit sind. Im Winter ebenso wie im Sommer, bei jeder Witterung. Besonders beim Kaltstart zeigt die VARTA Starterbatterie, was in ihr steckt: Eine patentierte Verbinderführung, die den sicheren Kaltstart garantiert.

Und da viele Batterien an Gitterkorrosion sterben, haben wir die VARTA Starterbatterie mit besonders korrosionsfesten Gittern ausgerüstet. Und da wir meinen, daß Kontrolle besser ist als Vertrauen, wird jede VARTA Starterbatterie unbestechlich geprüft.

Wenn Sie Ihren Zündschlüssel drehen, dann erleben Sie jedesmal ein paar Sekunden der Wahrheit.

Mit einer VARTA Starterbatterie sind es Start-Sekunden.

Der eigentliche Name für Ihre Batterien.

Mehrbereichsöle

Viskosität 10W-50 den in modernen Motoren auftretenden Belastungen nicht gewachsen sind. Das stimmt natürlich nicht. Obwohl der VW-Konzern bisher noch keine schwarzen Schafe unter den Super-Ölen namentlich nannte, gibt es einige von der Sperrung betroffene Öle, die durchaus auch den VW-Spezifikationen genügen.

Ohnehin waren sie vor noch gar nicht langer Zeit gut genug, um VW-Motoren zufriedenstellend zu schmieren. Ganz offensichtlich mußten aber auch in Wolfsburg erst neue Maßstäbe gesetzt und Erkenntnisse mit neuen Motoren gewonnen werden, um die pauschale Sperrung zu rechtfertigen. Denn Schmierstoffe, die für luftgekühlte Maschinen ausreichend gut geeignet sind, müssen natürlich für die wassergekühlten Audi/VW-Motoren nicht in gleichem Maß verträglich sein.

Laut Ferdinand Piëch, Vorstand des Technikbereiches bei Audi NSU und Leiter der Aggregate-Entwicklung in Wolfsburg, besitzen einige weit gespreizte Mehrbereichsöle gewisse Additive, die zur Verkokung führen. Außerdem sind diese Öle mit Viskositäts-Verbesserern versehen, die bei Erwärmung verdampfen und damit die ursprüngliche Viskositätsspanne verringern.

Ohnehin behält das Mehrbereichsöl den auf der Dose angegebenen Viskositätsbereich nicht unbedingt bis zum nächsten Ölwechsel bei: Die Viskositäts-Verbesserer – je größer die Ölspreizung, um so teurere VI-Verbesserer sind erforderlich – pflegen nämlich bei hohen Temperaturen leicht zu verschleißen, so daß die Mehrbereichsspanne bei vorwiegend hoher Motorbelastung reduziert wird. Das macht sich natürlich bei großzügigen Ölwechsel-Intervallen, wie sie VW vorschreibt, besonders nachteilig bemerkbar. So ist es denkbar, daß ein 20W-50 Öl nach 7500 Kilometern Betriebsdauer nur noch eine Viskosität von 20W-35 besitzt.

Umfragen bei den Automobilfirmen und Importeuren über die Super-Öle ergaben sehr unterschiedliche Stellungnahmen. Die Firma Porsche, die relativ lange am Einbereichsöl festhielt, empfiehlt ihren Kunden heute auch werksseitig erprobte Mehrbereichs-Schmierstoffe der Viskositätsklassen 10W – und 20 W - 50 (Aral Super Elastic, Esso Uniflo, Mobil SHC, Shell Super und Total GTS). Peugeot rät von den weitgespannten Mehrbereichsölen lediglich zu Esso Uniflo.

Für Saab- und Datsun-Autos lauten die Tips der Motoren-Techniker: 10W-30 beziehungsweise 10W – oder 20 W-40, aber auf keinen Fall die gängigeren, bis zur Viskosität 50 reichenden Öle. BMW-Motorenmann von Falkenhausen bescheinigt dem 10W-50 Öl Vorzüge im Startverhalten bei sehr tiefen Minusgraden. Er weist aber gleichzeitig darauf hin, „daß mit diesem Öl nicht ganz voll gefahren werden soll". Eine eingeschränkte Empfehlung für 10W-50 möchte BMW darum nur für den Winterbetrieb geben.

Die anderen Automobilfirmen haben nichts gegen die Verwendung der modernen Mehrbereichs-Schmierstoffe einzuwenden, gleichgültig von welcher Mineralöl-Gesellschaft sie stammen. Ölbewußte Fahrer haben es ohnehin schwer, den für ihre Fahrgewohnheiten geeignetsten Schmierstoff aus den

MP 5a/74

koffeinhaltig

Blähungen ...und was Sie dagegen tun können!

Gestörte Verdauungsvorgänge (z. B. durch übermäßiges oder hastiges Essen, Verzehr schwer verdaulicher Speisen, Nervosität) verursachen oft Blähungen mit vermehrter Gasbildung im Bauch.
Die Einnahme von ELUGAN führt zu einer raschen Beschwerdefreiheit mit dem Gefühl einer Erleichterung und beseitigt das Spannungsgefühl des geblähten Bauches. Der Hauptwirkstoff von ELUGAN wirkt nur in Magen und Darm und wird unverändert wieder ausgeschieden.

Darum **ELUGAN®** hilft und wird sehr gut vertragen

ELUGAN gibt es rezeptfrei in allen Apotheken, auch in Österreich und Luxemburg.

Empfehlungen in den Betriebsanleitungen ausfindig zu machen.

Letztlich kann jede Ölempfehlung – wie der Schmierstoff selbst – ohnehin nur einen Kompromiß darstellen. Denn die Fahrbedingungen spielen dabei eine ganz entscheidende Rolle. Wer täglich nur 15 km zur Arbeit fährt, wobei der Motor nicht einmal seine volle Betriebswärme erreicht, und lediglich am Wochenende hin und wieder eine Spazierfahrt unternimmt, kann getrost auf billigeres Einbereichsöl zurückgreifen – im Winter SAE 20 W, im Sommer SAE 30.

Preise gängiger Motoröle

Marken	Mehrbereichsöle			Einbereichsöle		
	Bezeichnung	Viskositäts-bereich	Literpreis DM	Bezeichnung	Viskositäts-bereich	Literpreis DM
Agip	F.1Supermobiloil	10W-40, 20W-50	7,50	F. 1 Motoroil HD	10W-20, 30, 40	5,60
	Sint 2000[1])	10W-50	8,40			
Aral	Super Elastic	10W-50	8,50	Spezial Motor Öl	10W, 20W/20, 30, 40	5,75
		20W-50	7,95			
BP	SuperVisco-Static	10W-50	7,50	Energol HD	10W, 20W, 30, 40	5,60
		20W-50	7,95			
Castrol	Castrolite	10W-40	8,40	HD	10W, 20W/20, 30, 40	6,42
	GTX 2	15W-50	8,75			
Esso	Uniflo	10W-50	7,95	Motor Oil	10W, 20W/20, 30, 40	5,75
	Extra Motor Oil	20W-50	7,60			
Mobil	Mobiloil Super	10W-50, 20W-50	8,95	Mobiloil	10W, 20W/20, 30, 40	6,42
	SHC[2])	20W-50	14,80			
Shell	Super Motor Oil	10W-50	7,95	X-100 Motoroil	10W, 20W, 30, 40	5,95
				Rotella TX	10W, 20W/20, 30, 40	4,35
Valvoline	All-Climate HD	20W-50	8,40	HD Super	10W, 20, 30, 40	6,40
Veedol	Super S[1])	10W-50, 20W-50	8,70	HD Plus	20W/20, 30	6,39

[1]) = Öl mit synthetischen Zusätzen; [2]) = Vollsynthetisches Öl.

In diesem Fall ist es allerdings ratsam, lange Ölwechselintervalle zu ignorieren und in kürzeren, regelmäßigen Zeitabständen von etwa drei bis fünf Monaten das Öl zu wechseln, da bei Kurzstreckenbetrieb die Ölverdünnung durch Benzin die Viskosität relativ rasch herabsetzt. Das gilt natürlich auch dann, wenn Mehrbereichsöle – gleichgültig welche Sorte – verwendet werden.

Mit dünnflüssigem Einbereichsöl (20er) oder schon lange benutztem, auf dünnem 10er-Öl basierendem Mehrbereichs-Schmierstoff im Motor empfiehlt es sich, lange Autobahnfahrten mit verhaltenem Gasfuß anzugehen, um dem Benzin-Kondensat die Möglichkeit zum Verdampfen zu geben. Das kann in krassen Fällen gut zwei Stunden dauern.

Im Startverhalten, ein gewichtiger Verschleißpunkt,

Anzeige

Beim ADAC-Reifentest empfohlen*

Für den Sommer – Phoenix 2010 S
Für das ganze Jahr – Phoenix 2010 S

PHOENIX
rutschfeste Reifen

*ADAC-Motorwelt 9/75

1617-975

WEMPE weiß, wie sicher Sie sein können mit einer Rolex Submariner.

Rolex Submariner

Die Rolex Submariner ist eine absolut zuverlässige Taucheruhr. Sie hat das nahtlose Oyster-Gehäuse und die dreifach gesicherte Triplock-Aufzugskrone von Rolex. Darum ist sie garantiert wasserdicht bis 200 m Tiefe. Automatischer Selbstaufzug. In 18 kt Gold oder Edelstahl. Unverbindliche Preisempfehlung: ohne Datum ab DM 785,–, mit Datum als amtlich geprüfter Chronometer ab DM 1120,–

WEMPE
Chronometermacher Juweliere

Hamburg 36, Jungfernstieg 8
Hamburg 1, Spitalerstraße 28
und weitere 4 Filialen
Bremen, Sögestraße 47-51
Hannover, Georgstraße 27
Frankfurt, Steinweg 5
Stuttgart, Königstraße 41
Köln, Hohe Straße 66
München, Kaufingerstraße 28

Mehrbereichsöle

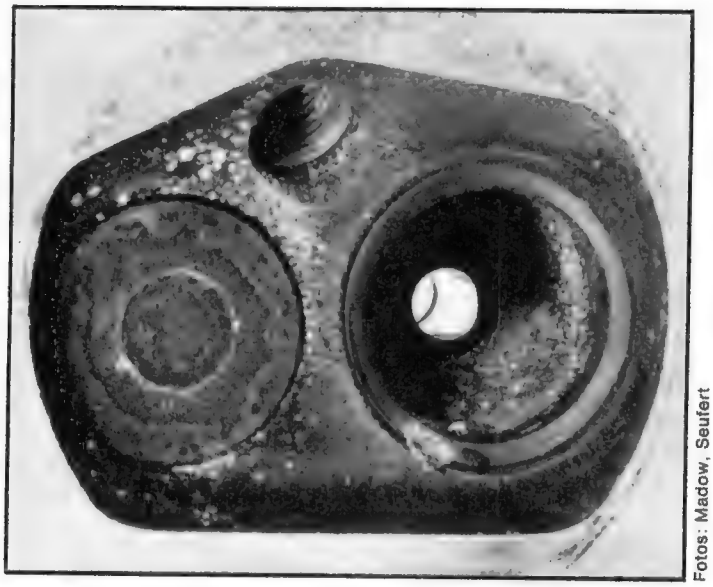
schneiden Einbereichsöle gar nicht so schlecht ab, wie ihnen das häufig nachgesagt wird. Als unterste Temperaturgrenze gelten für das 30er- etwa 0 Grad, für das 20er-Öl circa –10 Grad Celsius. Bei diesen Temperaturen sind die Öle noch ausreichend dünnflüssig, um bei vorgeschriebener Motoreinstellung keine Startschwierigkeiten zu bereiten und den Kaltstartverschleiß gering zu halten.

Für gemischten Fahrbetrieb mit hohen Dauerbelastungen heißt die Empfehlung nach wie vor Mehrbereichsöl. In diesem Fall ist das 20W-50 Öl wegen seiner größeren Reserven bei hohen Temperaturen in der Regel den eine noch breitere Viskositätsspanne bietenden Ölen vorzuziehen.

Zu den qualitativ hochwertigen Mehrbereichs-Schmierstoffen gehören auch die mit Synthetik-Zusätzen versehenen Öle. Sie leisten gerade bei sehr hoher Beanspruchung gute Schmierdienste.

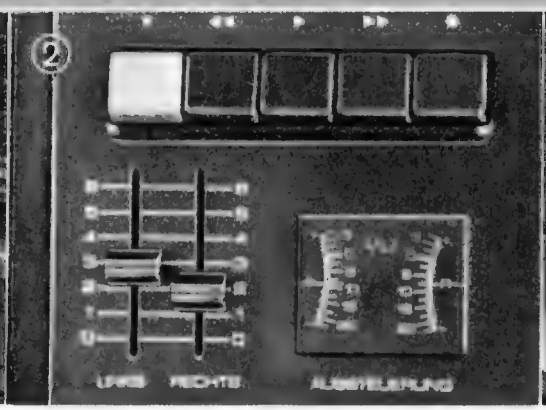
Letztere Öle sind aber auch die teuersten, allen voran das vollsynthetische Mobil SHC, das besonders von den Herstellern leistungsgesteigerter Motoren sehr geschätzt wird. Der Liter kostet 14,80 Mark. Die anderen Synthetiköle sind rund eine Mark teurer als die herkömmlichen Super-Öle. Am billigsten nach wie vor: das Einbereichsöl, und da speziell das Shell Rotella mit einem Preis von 4,35 Mark.

Starke Ablagerungen an Ventilen und Ventilsitzen — hier an den Teilen eines VW Golf-Motors — führen die VW-Techniker auf die Verwendung weit gespreizter Mehrbereichsöle zurück. Denn sie besitzen teilweise Additive, die zur Verkokung führen.



Fotos: Madow, Seufert

① Silicongedämpfter Tonarmlift. Hochwertiges Keramik-System CDS 660 (PE 3040).
② Stereo-CC-Cassetten-Recorder Typ Philips 2507/84. ③ Frontale Anschlußbuchse für Stereo-Kopfhörer.



Ausgezeichnet mit der Loewe Qualitäts-Marke: SK 704

Dreimal tonangebend

40 Watt Musikanlage SK 704 Phono-Stereo-Kombination mit 2 Stereo-Konzertboxen B 20.

Die Multi-Möglichkeiten:
Mono-, Stereo-, Doppelstereo- und Quadrosound-Hören von Rundfunksendungen, Schallplatten und CC-Cassetten. Überspielen von Sendungen und Schallplatten auf CC-Cassetten. Eigene Mikrofonaufnahmen. Einblendung von Sprecher-Texten in laufende Überspielungen.

Stereo-Empfänger-Verstärker:
2 x 13 Watt Sinus. 2 x 20 Watt Musik. UKW, KW, MW, LW. 5 UKW-Festsendertasten. 3 Anzeigeinstrumente. Mit dem servicefreundlichen Rundfunk-System-Chassis '77.

Stereo-Plattenwechsler PE 3040:
Für sechs 17- oder 30 cm-Platten. Silicongedämpfter Tonarmlift. 33 ⅓ und 45 U/min. Hochwertiges Keramik-System CDS 660.

Stereo-CC-Cassetten-Recorder Philips 2507/84:
Für Normal- und Chromdioxyd-Cassetten. 2 Gleitregler für Stereo-Kanal-Ausseteuerung, Bandzählwerk, Pausen-Taste, Anschlußbuchse für Mikrofon. Bandendabschaltung.

Gehäuse in den Farben Perl oder Graphit-Metalleffekt mit getönter Klarsichthaube.

2 Boxen gehören zum Lieferumfang.

Wer ein Gerät mit diesem Gütezeichen kauft, kann gewiß sein, daß jedes einzelne Bauelement vielfach geprüft und kontrolliert wurde. Die Geräte werden nach strengsten Qualitäts-Normen gefertigt und garantieren dem Käufer einen zuverlässigen Gebrauchswert.

Den informativen Prospekt »Loewe-Parade« sollten Sie kennenlernen. Sie erhalten ihn beim guten Fachhandel oder direkt über Loewe Opta, 8640 Kronach.

LOEWE
RUNDFUNK · FERNSEHEN
PHONO

LOEWE QUALITÄT
Sicherheit auf Dauer

Der Selbermacher-Tip:

Doppelrostschutz für Doppelsparer

Doppelrostschutz heißt:

1. Terotex-Unterbodenschutz
2. Terotex-Hohlraumversiegelung für den Schutz von innen

Doppelsparen heißt:

1. Rostschäden vermeiden – Werterhaltung sichern
2. Preiswert selbermachen

Mit Terotex ist Selbermachen einfacher als Sie glauben. Terotex-P Unterbodenschutz für Pinselauftrag, Terotex-Spray für schwer zugängliche Stellen.
Terotex-Hohlraumspray für die Hohlräume (Türen, Schweller, Holme) Ihres Autos.

Erhältlich in Kaufhäusern, Fachgeschäften, Autozubehörhandel und Verbrauchermärkten.

Teroson

Teroson GmbH
Heidelberg

Coupon

Senden Sie mir Ihren Informations-Prospekt „Doppel-Rostschutz Selbermachen".

Name

PLZ/Wohnort

Straße

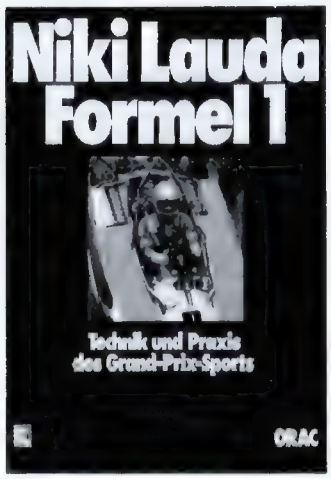
Einsenden an Teroson GmbH
Abteilung MAFH
69 Heidelberg
Postfach 105620

AMS 21

Bücher

Niki Lauda: „Formel 1".
Helmut Zwickl: „Niki Lauda".

Das Berufsbild des Formel 1-Rennfahrers ist ebenso undurchsichtig wie populär. Es transparent zu machen und darüber hinaus tiefere Einblicke in die Technik der Formel 1 zu verschaf-



fen, ist dem Autorenteam Herbert Völker als Journalisten, Dr. Fritz Indra als Techniker und Dieter Finck als Fotograf in einem Buch gelungen, das auf der Person des neuen Automobil-Weltmeisters Niki Lauda basiert und auch seinen Namen trägt.
Dennoch ist es alles andere als eine Lebensgeschichte bekannter Machart, sondern vielmehr eine Antwort auf die vielen Fragen, die der Grand Prix-Sport stellt. Das Buch erläutert die Tricks beim Start, die Rennstrategie, das Windschattenfahren, die Verständigung mit der Box und die schwarze Kunst der richtigen Reifenwahl in einem leicht lesbaren Stil, so daß es auch für technisch unbeschlagene Normalkonsumenten verständlich ist.

Niki Lauda Formel 1 — Technik und Praxis des Grand Prix-Sports, Verlag Orac, Wien, Motorbuch Verlag, Stuttgart, 256 Seiten, Preis DM 36,—.

Nur wenige Tage nachdem sich Niki Lauda in Monza beim Grand Prix von Italien die diesjährige Automobil-Weltmeisterschaft gesichert hatte, erschien das Buch seines Landsmannes Helmut Zwickl. Es zeigt den Werdegang des Niki Lauda auf, ohne jedoch dem Leser etwas zu servieren, das er nicht irgendwo schon gelesen hätte.
Der Schwerpunkt der Reportage einer Karriere liegt auf Rennberichten der letzten beiden Jahre, die in chronologischer Aneinanderreihung Laudas Reifeprozeß und die damit verbundenen Schwierigkeiten dokumentieren. Leider setzen sich diese mit viel Background gewürzten Berichte über weite Strecken aus jenen Beiträgen zusammen, die der Autor als Formel 1-Mitarbeiter verschiedener Zeitungen und Zeit-

schriften bereits früher an den Mann brachte. So liegt der eigentliche Wert des Buches in seiner zweifellos unerreichten Aktualität.

Niki Lauda, Reportage einer Karriere, Verlag Ueberreuter, Wien, 96 Seiten, Preis DM 9,80.

Jetzt noch länger: Vivitar Auto-FM-Reihe

Länger im wahrsten Sinne des Wortes: neuer Spitzenreiter in den Auto-FM-Brennweiten ist jetzt das Tele 5,6/400mm. Ein modern konzipierter Fünf-Linser mit außergewöhnlich guter Abbildungs-Leistung. Kürzeste Einstellentfernung: 6,1 Meter! Da können Sie also wirklich nahe heran.

Baulänge (28 cm) und Gewicht (ca. 1190 g) sind so gering, daß man mit der relativ hohen Lichtstärke von 5,6 sogar aus freier Hand zum Schuß kommen kann. Ein Objektiv, das eine echte Bereicherung darstellt.

Auch „unten herum" mehr Auswahl.

Zu den beiden vorhandenen Weitwinkel-Brennweiten von 20 und 28 mm gibt es jetzt die Zwischenstufe 24 mm, und demnächst kommt sogar ein 17 mm hinzu. Ein 11-linsiges Objektiv. Bildwinkel 103 Grad. Also Super-Weitwinkel.

Und rundherum etwas aufgefüllt.

Für Makro-Freunde: das neue 2,8/55mm, kürzeste Einstell-Entfernung 21,5 cm. Für alle: Ein leichtes, kurz gebautes Tele 5,6/300mm und ein Zoom 4,5/75–260mm, mit dem enormen Zoomverhältnis 3,4 : 1.

Sie sehen also: Vivitar gibt sich nicht nur alle Mühe, Festanschluß-Objektive mit hoher Leistung zu bieten, sondern auch in vernünftiger, abgewogener Auswahl.

Damit Sie wissen, nach welchem Vivitar Auto-FM-Objektiv Sie für welche Kamera bei Ihrem Fotohändler fragen können, unten eine Übersicht. Oder schicken Sie uns den Coupon.

	Weitwinkel						Makro
	3,5/17*	3,8/20	2,8/24	2,5/28	1,9/35	2,8/35	2,8/55
Universal-Gewinde M 42	●	●	●	●	●	●	●
Nikon	●	●	●	●	●	●	●
Canon	●	●	●	●	●	●	●
Minolta	●	●	●	●	●	●	●
Konica	●	●	●	●	●	●	●
Olympus OM-1	●	●	●	●	●	●	●

	Tele					Zoom	
	2,8/100	2,8/135	3,5/200	5,6/300	5,6/400	3,8/85-205	4,5/75-260
Universal-Gewinde M 42	●	●	●	●	●	●	●
Nikon	●	●	●	●	●	●	●
Canon	●	●	●	●	●	●	●
Minolta	●	●	●	●	●	●	●
Konica	●	●	●	●	●	●	●
Olympus OM-1		●	●	●	●	●	●

*in Vorbereitung

Stand Oktober 75. Bitte ausschneiden und aufheben.

Vivitar

Auto-FM-Tele 5,6/400mm

An Vivitar Photo-Elektronik GmbH.
6000 Frankfurt a. M. 93, Postfach 93 0264

Schicken Sie mir bitte Informationsmaterial über Ihre Auto-FM-Objektive.

Name, Vorname

PLZ, Ort

Straße, Hausnummer

ams 1075 VVT 116

Musterungsbescheid

Was vor dem TÜV-Besuch geprüft werden sollte.

Vor allem die Besitzer älterer Autos sehen alle zwei Jahre mit Bangen einem Termin entgegen: der Überprüfung durch den TÜV. Nicht selten erfordert das Erlangen der neuen Plakette erhebliche Investitionen, die sich bei einem alten Wagen vielleicht gar nicht mehr lohnen. Nicht umsonst steht und fällt der Wert vor allem älterer Gebrauchtwagen mit dieser Plakette; schlägt die Stunde der Prüfung, so kauft das Auto höchstens ein Amerikaner oder sonst ein Ausländer, der es alsbald in ein TÜV-freies Land mitnimmt.

Selbstprüfung ratsam

Zunächst: Jahr und Monat des nächsten TÜV-Besuchs stehen auf der Plakette – der Monat ist derjenige, der ganz oben steht. Genauer: Der Termin nennt die „Anmeldung zur nächsten Hauptuntersuchung" (so steht es auch im Kraftfahrzeugschein). Es gibt einige TÜV mit der menschenfreundlichen Einrichtung des Anmeldens – sie erspart langes Warten. Zwei Monate Überziehen des Plakettentermins gelten noch als Kavaliersdelikt; bis zu vier Monate kostet es 30 Mark, darüber mehr, je nach Dauer. Jedes Jahr wechselt die Plakettenfarbe, um die Kontrolle zu erleichtern. 1976 kommt grün, 1977 gelb, 1978 blau, 1979 orange und 1980 wieder rosa wie in diesem Jahr. Ein Zeitraum, in dem der Wagen abgemeldet war, verlängert den TÜV-Termin übrigens nicht.

Höchstens mit einem erstmals vorzuführenden Auto könnte man es wagen, sich ohne weitere Vorbereitung den Prüfern zu stellen. Ältere Wagen verlangen zumindest eine intensive Kontrolle – wobei nur naive Naturen in die Werkstatt fahren und den Blanko-Auftrag erteilen, alles für den TÜV durchzusehen.

Ziel der Kontrolle ist es, das Auto in allen leicht zu reparierenden Dingen optimal in Schuß zu bringen. Findet der Prüfer dann noch einen Fehler kleinerer Art, so bekommt man die Note „leichte Mängel" – und die Plakette. Kommen aber noch fünf weitere Mängel hinzu, und seien es Kleinigkeiten wie durchgebrannte Glühlampen, so gibt es „erhebliche Mängel" – und keine Plakette. Man muß wiederkommen, wieder anstehen, erneut bezahlen. Was im einzelnen geprüft werden sollte, zeigt die Legende zur Zeichnung.

TÜV-fertig machen

Ist ein Wagen sechs, acht oder mehr Jahre alt, so bedarf er meistens der Nachhilfe. In der Werkstatt mit Stundensätzen zwischen 30 und 50 Mark wird sie teuer. Viele Tankstellen (so ganz offiziell die von Aral) haben sich daher auf die TÜV-Vorbereitung älterer Semester spezialisiert; es gibt auch einschlägige Firmen, die ihre Dienste in den Automarkt-Seiten der Tageszeitungen offerieren. Hier werden

- neue Bleche eingeschweißt, wenn tragende Partien durchgerostet sind,
- Bremsleitungen mit Drahtbürste und Schmirgelleinen bearbeitet, um Rost nicht so offenkundig zutage treten zu lassen,

24 Punkte, auf die der Prüfer besonders achtet.

1 **Scheinwerfer:** Brennen Stand-, Abblend- und Fernlicht richtig? Richtige Einstellung? Sind die Spiegel nicht blind oder gar angerostet?

2 **Zusatz-Scheinwerfer:** Vorhandene Fern- oder Nebelscheinwerfer müssen funktionieren, sie müssen richtig eingestellt sein. Nebelscheinwerfer dürfen nicht höher angebracht sein als die Hauptscheinwerfer; bei Autos mit Doppelscheinwerfern darf nur ein Paar Zusatzleuchten angebracht sein.

3 **Rückleuchten:** Sind alle Lampen intakt? Sind die Gläser innen sauber, sind sie (bei alten Wagen) nicht ausgebleicht? Eine vorhandene Nebelschlußleuchte muß funktionieren.

4 **Schaltung:** Springen die Gänge nicht heraus, auch der Rückwärtsgang nicht?

5 **Windschutzscheibe:** Keine tiefen Kratzer vom Scheibenwischer? Bei Verbundglas: keine Steinschlagschäden im Sichtfeld?

6 **Heizung und Lüftung:** Sind sie in Ordnung? (Ist Vorschrift, wird aber nur selten geprüft.)

7 **Kontrollampen:** Sind alle intakt? Auch die grüne für eine eventuell vorhandene Nebelschlußleuchte?

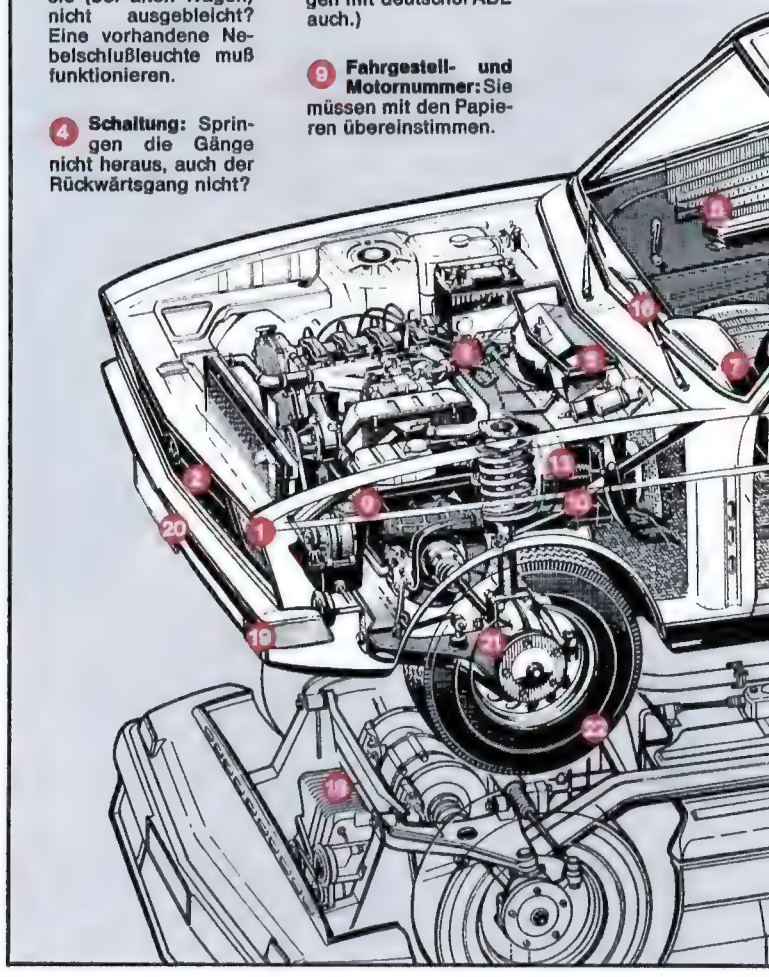
8 **Funkentstörung:** Entstörkabel oder Entstörstecker vorhanden? (Bei Radioeinbau ist Auto sowieso entstört, bei Fahrzeugen mit deutscher ABE auch.)

9 **Fahrgestell- und Motornummer:** Sie müssen mit den Papieren übereinstimmen.

10 **Lenkung:** Gibt es mehr als einen Fingerbreit „toten Gang"? Läßt sich das Lenkrad leicht drehen, sind Vorderachs- und Spurstangengelenke in Ordnung? Ist der Lenkungsdämpfer trocken?

11 **Handbremse:** Kommen die Räder mit ihr zum Blockieren? Läuft der Wagen dabei deutlich aus der Spur? Leerweg nicht zu groß?

12 **Stoßdämpfer:** Sind sie außen trocken? (Ölnässe deutet auf baldigen Defekt hin.) Kommt der Wagen sofort zur Ruhe, wenn an allen vier Ecken gewippt wird?



13 Fußbremse: Leerweg des Pedals nicht zu groß? Arbeitet sie spursicher? Ruckt der Wagen beim Bremsen, vibriert es dabei im Bremspedal? (Dann sind Bremstrommeln unrund, wird in schweren Fällen beanstandet.)

14 Rost: Sind keine tragenden Partien durchgerostet? Bremsleitungen in Ordnung?

15 Außenspiegel: Glas intakt? Keine blinden Stellen? Sind eventuell vorhandene Sportspiegel frei von gefährlichen Kanten?

16 Scheibenwischer: Motor in Ordnung, Gestänge nicht so ausgeschlagen, daß die Wischer an den Windschutzscheibenrahmen anschlagen? Reicht der Anpreßdruck der Blätter aus, sind die Gummis intakt?

17 Auspuff: Ist der Ton normal? Auch mit der kleinsten Durchrostung wird man zurückgeschickt. Auch dann, wenn der Motor im Leerlauf (ab Baujahr 7/69) mehr als 4,5% CO ausspuckt. Hat ein eventueller Sportauspuff ein Typzeichen?

18 Ölverlust: Motor, Getriebe oder Achsantrieb naß von Öl? Geringe Spuren schaden nicht.

19 Blinker: Arbeiten sie mit der vorgeschriebenen Frequenz von 60 bis 120 Takten pro Minute, auch bei abgestelltem Motor? Funktioniert der Warnblinker (heute Vorschrift)?

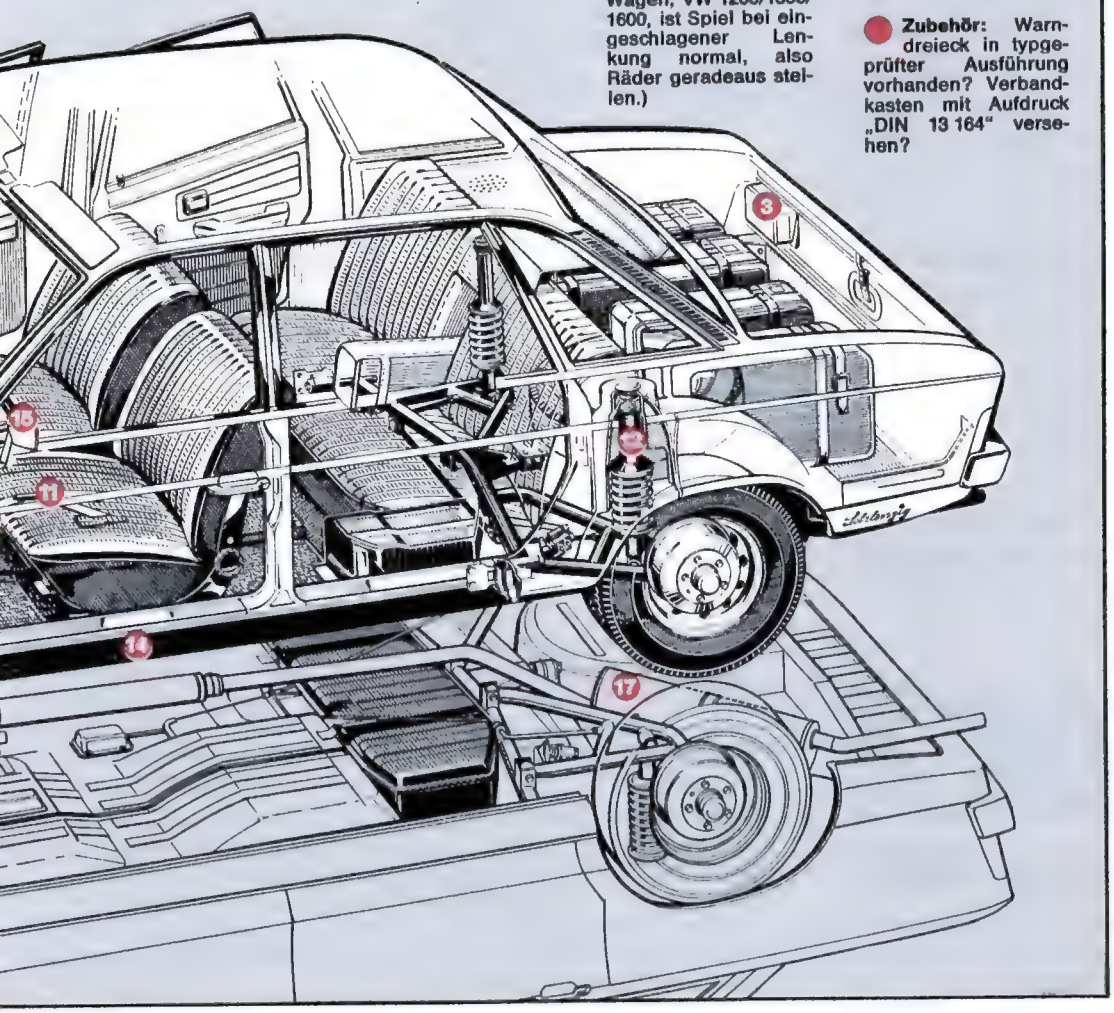
20 Nummernschilder: Farbe in Ordnung, Stempel lesbar? Funktioniert hinten die Beleuchtung?

21 Vorderräder: Ist an ihnen beim Rütteln Spiel feststellbar? (Bei manchen Wagen, VW 1200/1300/1600, ist Spiel bei eingeschlagener Lenkung normal, also Räder geradeaus stellen.)

22 Reifen: Ist überall noch mindestens 1 mm Profil vorhanden? Gibt es Beschädigungen oder gar Ausbeulungen?

Bauliche Veränderungen: Ist die Anhängerkupplung in die Papiere eingetragen? Sind die breiteren Felgen oder dickeren Reifen für den Wagen zulässig und eingetragen (falls sie nicht sowieso in den Papieren stehen)? Ist das Sport-Lenkrad zulässig? (Große TÜV haben für nachträglich veränderte Wagen oftmals eine gesonderte Prüfbahn – der hier prüfende Beamte kennt sich besser aus).

Zubehör: Warndreieck in typgeprüfter Ausführung vorhanden? Verbandkasten mit Aufdruck „DIN 13 164" versehen?



● Handbremsen nachgestellt (bei vielen Wagen mit schwachen Handbremsen ist es ein bewährter Trick auch der Werksvertretungen, sie für den TÜV-Besuch sehr stramm einzustellen),
● Vergaser auf niedrige Kohlenmonoxid-Emission einreguliert.

Mit offensichtlichen „Türken" ist dabei heute beim TÜV keine Plakette mehr zu holen – etwa mit Glasfaser-Reparaturen tragender Karosserieteile oder mit Bandagen um durchgefressene Auspufftöpfe. Auch der Gedanke, den verrosteten Wagen preiswert mit Unterbodenschutz herzurichten, verfängt nicht – im Gegenteil, der Prüfer vermutet bei frischer Schicht auch an einem guten Auto-Bauch exzessiven Rost und schickt zurück. Dafür sollte man sein gutes Stück auf der Unterseite auf jeden Fall waschen (besser: dampfstrahlen) lassen; muß der Prüfer nämlich gar zu sehr im Dreck stochern, so schickt er einen ebenfalls gern zurück.

Verschiedene Dinge sollte man vor dem TÜV übrigens nicht machen lassen: So sollten vor allem Trommelbremsen nicht unmittelbar vor dem Termin nachgestellt oder neu belegt werden – sie neigen dann verstärkt zum Schiefziehen. Auch sollten Bremsleitungen nicht mehr oder weniger fachmännisch entrostet und gestrichen werden – unter frischem Lack vermutet der Prüfer (oft mit Recht) Unrat. Als unfein gilt auch, sich komplette Räder zu „pumpen", weil das eigene Profil nicht mehr vorzeigefähig ist. Beanstanden kann der TÜV-Mann dabei natürlich nichts. ▷

Nordica, man spürt ihn nicht.

(Nicht beim Laufen, nicht danach.)

So war es bisher: Bei Ruhepausen in der Sonne, in der Hütte oder im Lift wurden die Schnallen geöffnet.

Und vielleicht wird man es in den ersten Tagen noch immer tun — aus Gewohnheit. Aber dann wird man es ganz schnell vergessen. Weil der Fuß keinen unbequemen Druck spürt.

Das ist Nordica. Außen aggressiv, solide Schale. Und innen bequem. Denn der maßgeschneiderte Innenschuh paßt sich dem Fuß genau an. Die stoßdämpfende Speziallasche fängt den Riemendruck vollständig auf. Man vergißt Schnallen und Schuhe.

Nordica. Das ist die ideale Verbindung von Sportlichkeit und Komfort, die Sie in allen 14 Modellen finden. Für 14 verschiedene Ansprüche — vom Anfänger bis zum Profi.

NORDICA

Auf allen Pisten der Welt.

Auskünfte und Bezugsqellennachweis erhalten Sie kostenlos von:
William Wilkens, Abt. Nordica-Informationsdienst
2 Hamburg 4 · Postfach 160

Musterungsbescheid

Wer lange Monate nur in der Stadt fuhr, sollte sein Auto vor dem Besuch eine längere Strecke ausfahren — der Motor bläst Rückstände aus den Verbrennungsräumen, das Abgas ist sauberer. Wer beim TÜV lange warten muß, sollte auf alle Fälle hin und wieder den Motor laufen lassen. Bei kaltem Motor schaltet sich nämlich die Startautomatik ein, im Abgas entsteht zuviel CO.

Wartezeiten vermeiden

In den Frühjahrsmonaten März bis Juni werden die meisten Autos gekauft. Zwei Jahre später erscheinen sie alle beim TÜV — im Frühjahr herrscht hier also der größte Andrang. Der kluge Mann legt lieber freiwillig den Termin vor: Im Januar oder Februar beispielsweise kommt man fast überall sofort dran.

Wer einen Anhänger hat, legt am besten die TÜV-Termine für Zugwagen und Hänger zusammen.

Kleine TÜV arbeiten oft mit Voranmeldung — da muß man dann kaum warten. Noch kleinere nehmen einen oft auch zu Zeiten der Hochsaison sofort dran, hier ist fast nie etwas los. Diese Mini-TÜV (auf einer Sonntagsfahrt die Tankstelle fragen) sind oftmals besonders sympathisch — gibt es einen leichten Defekt, so schickt der Prüfer einen ohne großes Tamtam zur nächsten Werkstatt und prüft nach deren Besuch weiter. Hier werden zuweilen auch Bremsen noch immer nach der Hau-Ruck-Methode ohne Testgerät geprüft — hinters Licht führen kann man die Prüfer dennoch nicht.

Manche Leute vermeiden den TÜV-Besuch ganz:

- Sie bedienen sich einer entsprechend konzessionierten Werkstatt (die allerdings nur den ersten Termin nach zwei Jahren machen darf). Voraussetzung ist, daß man jährlich prüfen läßt.
- Oder sie sind — für rund 50 Mark im Jahr — Mitglied des Deutschen Kraftfahrzeug-Überwachungs-Vereins (DEKRA). Er darf Plaketten ausgeben, aber keine Umbauten begutachten.

Erst nach dem TÜV in die Werkstatt?

Wieder andere haben eine ganz andere Taktik: Sie fahren unvorbereitet zum TÜV, lassen den Prüfer Mängel ankreuzen und bringen diese Punkte dann in Ordnung. Hier erscheint das Pferd vom Schwanz aufgezäumt: Wer sein Gefährt vorher in Ordnung bringt, spart zumindest den zweiten Weg und die zweiten Gebühren: Die TÜV-Untersuchung kostet einschließlich Abgastest 25,35 Mark, die Nachprüfung 14,75 Mark, eine Sicht-Nachprüfung (z. B. Reifen) 5,30 Mark. Der Vorsorgende hebt dazu die Moral in der Statistik: Etwa 30 Prozent aller geprüften Fahrzeuge haben erhebliche Mängel, knapp 30 Prozent leichte, und etwa ein Prozent ist verkehrsunsicher. Und nur etwa 40 Prozent der Fahrzeuge rangieren in der ersten Klasse ohne Mängel.

Kaum bekannt ist übrigens, daß man nach einem „Durchfall" sein Glück bei einem beliebigen anderen TÜV neu versuchen kann (auch zur Nachprüfung nach festgestellten Mängeln darf man bei einem beliebigen TÜV erscheinen). Mehrfacher Anlauf hat zuweilen schon Erfolg gehabt, vor allem bei Mängeln, über deren Auswirkungen man streiten kann. Der Prüfer kann sie so oder so auslegen. Deswegen ist der Rat angebracht, das Auto so proper wie möglich erscheinen zu lassen — und zum Prüfer höflich zu sein.

Stefan Woltereck

NEU Exklusiv

Zur Feier unseres Geburtstages

bieten wir neuen Mitgliedern als Einführungsangebot in den Club

die Cassetten-Stereo-Anlage fürs Auto

Das eigene Musikprogramm ist immer das beste!

Sicher kennen Sie das auch, z.B.: Längere Fahrten – allein – über Autobahnen oder Landstraßen. Nachts ist das besonders eintönig. Schaltet man das Radio ein, bringen alle erreichbaren Sender gerade Kommentare oder Hörspiele oder Kammermusik oder ... Dabei hatte man sich so auf ein paar aufmunternde Rhythmen gefreut! Oder auf Melodien zum Mitsingen, Mitsummen. Jetzt ist das kein Problem mehr: Die Cassetten-Stereo-Anlage macht aus Ihrem Wagen ein Tonstudio, wo **Sie** bestimmen, was gespielt wird! Denn **Ihre** Cassetten werden in der Reihenfolge eingelegt, die Ihnen paßt, die Ihrer Stimmung entspricht. Und der Stereoklang macht den Musikgenuß noch schöner als beim Radio. Außerdem: keine atmosphärischen Störungen, kein Senderschwund!

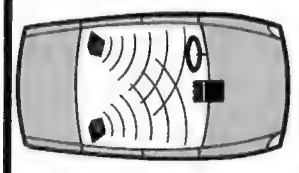
zum Jubiläums-Preis von nur **79,50 DM**

Zahlung: 1 x 19,50 DM, danach 6 x 10,– DM

12 Monate Werks-Garantie

Perfekt – die Technik des Abspielgerätes:
Das superkompakte Cassetten-Stereo-Abspielgerät ist nur 11 x 5,3 x 15 cm groß und paßt unter jedes Armaturenbrett oder in jede Mittelkonsole. Klangschalter für „hoch" und „tief", Lautstärkeregler für jeden Kanal (= Lautsprecher) extra, Drucktaste zum Öffnen des Cassettenfaches, Drucktaste zum Abspielen und Schnellvorlauf, Betriebskontroll-Lampe, 2 integrierte Schaltkreise, 4 Transistoren und 3 Dioden, Anschluß für alle 12-Volt-Autobatterien mit Minus auf Masse, Ausgangsleistung max. 2 x 3 Watt – das ist auch für den größten Autoraum eine Superleistung!

Perfekt – die Form der Lautsprecher:
Mit ihren schrägen Boxen im modernen schwarzen Design haben die Aufbaulautsprecher eine optimale Klangabstrahlung. Selbstverständlich entsprechen sie der Leistung des Abspielgerätes.



Perfekt – der kinderleichte Einbau:
Ein kompletter, steckfertig vorbereiteter Kabelsatz wird mitgeliefert, der das Abspielgerät (ohne Löten!) mit den Lautsprechern verbindet. Das Anbringen des Abspielgerätes wird selbst Amateuren unter den Bastlern keine Schwierigkeiten bereiten. Außerdem – die Einbau-Anleitung liegt bei! Und notfalls wird Ihnen auch Ihr Tankwart dabei helfen.

Sensationell – der günstige Preis:
Denn für ganze 79,50 DM gehört diese komplette Cassetten-Stereo-Anlage fürs Auto Ihnen – mit der ungewöhnlich langen Garantiezeit von 12 Monaten!

Warum bieten wir Ihnen dieses hervorragende Gerät so preiswert an?

Weil wir Sie einladen möchten, sich von den Vorteilen einer Mitgliedschaft in der Europäischen Bildungsgemeinschaft zu überzeugen.

Die Zeit war noch nie so günstig wie jetzt, denn wir feiern Geburtstag! Feiern Sie mit!

25 Jahre Europäische Bildungsgemeinschaft

Es lohnt sich: Im Jubiläums-Jahr gibt es für Club-Mitglieder weitere besonders attraktive Jubiläums-Angebote.

Welche Vorteile bietet die Europäische Bildungsgemeinschaft?

● **Günstige Club-Preise,** denn bei einer großen Mitgliederzahl können auch hohe Auflagen und große Mengen hergestellt werden – das senkt die Preise!

● **Riesenauswahl** an Büchern, Schallplatten und MusiCassetten, denn fast 1000 Titel zählt der Club-Katalog in jedem Vierteljahr, darunter mehr als 100 Neuerscheinungen.

● **Einkaufsmöglichkeiten** überall und immerzu und unbeschränkt, denn Mitglieder können aus dem Club-Angebot kaufen, so viel sie nur wollen – entweder per Bestellkarte (aus dem Club-Katalog) oder direkt in einem Club-Center (über 150 Ladengeschäfte mit dem gesamten Club-Programm).

● **Freizeitartikel,** denn außer Büchern fürs Hobby gibt es auch ein großes Angebot von Stereo-Anlagen, Radio- und Phonogeräten, Spielen und anderen Dingen.

● **Kinobesuche** zu günstigen Preisen, denn Club-Mitglieder und ihre Gäste können sich „Die besten Filme der Welt" für nur 3,–DM auf allen Plätzen ansehen.

● **Reisen in alle Welt,** denn ob Sie Verwandte und Bekannte in Übersee besuchen oder einen Traumurlaub erleben oder Weltstädte kennenlernen oder Ferien im Appartement an der See oder in den Bergen verbringen wollen – alles können Sie beim Club zu günstigen Preisen buchen.

● **Sprachen richtig lernen,** denn bei uns können Club-Mitglieder Englisch, Französisch, Italienisch oder Spanisch dort erlernen, wo es gesprochen wird – bei einer Gastfamilie oder in einem speziellen Sprachkursus (Englisch sogar in Großbritannien **oder** in Nordamerika).

● **Klare Club-Vereinbarungen sichern alle diese Vorteile!**
Keine Aufnahmegebühren, keine festen Beiträge, statt dessen nur die Mindestabnahme: **Ein** Kauf alle 3 Monate, frei nach Preis und Titel! Darauf werden Ihre Zahlungen für den ersten Club-Einkauf sogar angerechnet – und Sie haben in den ersten 6 Monaten Ihrer Mitgliedschaft keine weitere Abnahmeverpflichtung mehr. Zum Ablauf des ersten Mitgliedsjahres können Sie bereits wieder austreten.

Unser kostenloses Geschenk für Sie: Allen Bestellern, die den Coupon (vollständig ausgefüllt) innerhalb der nächsten 14 Tage einsenden, schenken wir eine Flasche „Henkell Trocken Pikkolo" – damit Sie mit uns auf unseren Geburtstag anstoßen können. Prosit!

Das Fläschchen können Sie selbstverständlich auf jeden Fall behalten und auf unser (und Ihr) Wohl leeren, auch wenn Sie von der „Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE" Gebrauch machen und auf die vielen Club-Vorteile verzichten wollen.

Kauf-ohne-Risiko GARANTIE

Sie können 1 Woche lang in aller Ruhe überlegen, ob Ihnen das Gerät und unsere Club-Leistungen zusagen. Wollen Sie wirklich auf alle Club-Vorteile verzichten, reicht es, wenn Sie uns dies spätestens am 8. Tag nach Erhalt der Lieferung schriftlich mitteilen. Sie schicken dann – auf unsere Kosten – das Gerät zurück und wir überweisen Ihnen Ihre erste Zahlung. Damit ist alles erledigt. Das garantiert die

Europäische Bildungsgemeinschaft Verlags-GmbH, 7000 Stuttgart 1, Lindenspürstraße 32

Prüfen Sie also völlig ungezwungen alle Vorteile dieses Club-Angebotes. Es macht mehr aus Ihrer Freizeit!

Überzeugen Sie sich, daß wir nicht zuviel versprochen haben! Der einfachste Weg dazu ist der, den Coupon gleich auszufüllen und ihn noch heute abzuschicken – auch unfrankiert, wenn Sie keine Marke zur Hand haben.

●●● Noch-nie-so-günstig-COUPON ●●●

Europäische Bildungsgemeinschaft Verlags-GmbH, 7000 Stuttgart 1, Lindenspürstraße 32 3821

Club-Vereinbarungen zwischen mir und der Europäischen Bildungsgemeinschaft Verlags-GmbH:

Wenn ich meinen ersten Club-Einkauf nach Ablauf der „Kauf-ohne-Risiko"-Frist behalte, werde ich dadurch Mitglied in der Europäischen Bildungsgemeinschaft für zunächst nur ein Jahr. Den genauen Mitgliedschaftsbeginn ersehe ich aus dem Club-Ausweis, den Sie mir zusenden. Möchte ich nicht mehr im Club bleiben, kann ich zum Ende des jeweiligen Mitgliedsjahres austreten, wenn ich dies 3 Monate vorher schriftlich mitteile. Sonst bleibe ich für je ein weiteres Jahr Club-Mitglied.

Zu Beginn jedes Vierteljahres erhalte ich den neuen Club-Katalog. Aus diesem Angebot kaufe ich, so viel und so oft ich will, mindestens jedoch einmal im Vierteljahr (Einkaufsmöglichkeit per Bestellkarte oder direkt im Club-Center). In den ersten 6 Monaten meiner Club-Mitgliedschaft bin ich aber nur zur Abnahme und Bezahlung meines ersten Club-Einkaufs verpflichtet. Kaufe oder bestelle ich vom 3. Vierteljahr an nicht bis zu der im jeweiligen Club-Katalog genannten Frist, gilt Ihr Auswahlband als bestellt. Mit jeder Bestellung wird selbstverständlich auch der Kaufpreis fällig. Alles Bestellte und Gekaufte wird mein Eigentum, sobald ich es vollständig bezahlt habe. Erfüllungsort und Gerichtsstand (für ein eventuelles Mahnverfahren) ist Stuttgart.

❶ **Mein erster Club-Einkauf:**
eine Cassetten-Stereo-Anlage „Rallye I" fürs Auto, Best.-Nr. 95 201
Preis: 79,50 DM (+ 2,20 DM Versandkostenanteil = 81,70 DM)

Zahlung: 1 x 21,70 DM (19,50 DM + 2,20 DM Versandkostenanteil)

Diese erste Zahlung erfolgt:
- ☐ per beigefügtem Scheck (der einfachste Weg!)
- ☐ per Zahlkarte an das PschA Stuttgart, Konto 3985-702 (bei Einsendung des Coupons)
- ☐ per Nachnahme bei Erhalt

Danach 6 mtl. Zahlungen zu je 10,– DM, die mit der Kaufverpflichtung verrechnet werden.
(Zutreffendes habe ich angekreuzt).

❷ **Mein Geschenk** erwarte ich mit der Lieferung!

Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE:
Ich kann diesen ersten Club-Einkauf innerhalb von 1 Woche ab Erhalt der Lieferung schriftlich rückgängig machen. Es genügt, wenn ich die Mitteilung innerhalb der genannten Frist absende an die Europäische Bildungsgemeinschaft Verlags-GmbH, 7000 Stuttgart 1, Lindenspürstraße 32. Danach schicke ich – auf Ihre Kosten – das Gerät zurück und Sie überweisen mir meine erste Zahlung (ohne Versandkostenanteil). Damit ist alles erledigt. Ein Doppel dieses Coupons erhalte ich mit der Lieferung. Ich bestätige durch meine Unterschrift, daß ich Ihre Kauf-ohne-Risiko-GARANTIE zur Kenntnis genommen habe:

Datum X **Unterschrift** (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)

Hier ist meine Anschrift (bitte Druckbuchstaben):

Vor- und Zuname Alter

Postleitzahl/Wohnort Telefon

Straße/Hausnummer Beruf

Datum X **Unterschrift** (für Minderjährige unterschreibt d. gesetzl. Vertreter)

▶ **Wichtig:** Bitte **2 Unterschriften,** damit wir umgehend ausliefern können!

Europäische Bildungsgemeinschaft Verlags-GmbH

Der Trieb zum Jeep

Gebrauchte Jeeps: das Abenteuer beginnt beim Kauf.

Wer sich den Traum vom urigen Fahren mit Jeeps oder Jeepverwandtem erfüllen will, braucht ein dickes Bankkonto oder ein dickes Fell.

Die weitgehend problemlose Klärung der Jeep-Frage vermittels großzügigem Geldeinsatz kommt für die Mehrheit des breiten Interessentenkreises nicht in Frage: Fabrikneu sind die kernigen Allradantreiber indiskutabel teuer. Ein Jeep CJ 5 für 22 000 Mark oder ein Landrover 88 ab 22 500 Mark – das übersteigt die finanziellen Möglichkeiten der meisten Jeep-Liebhaber. Und es ist ziemlich viel für schieres Freizeitvergnügen.

Ein Jeep aus zweiter Hand scheint da die logische, finanziell weniger schmerzhafte Alternative. Doch bringt hier der Entschluß zum Gebrauchtwagenkauf Probleme mit sich, die aus dem Traum vom Jeep einen Alptraum machen können. Denn:

- Der Bestand an Jeeps ist in Deutschland außerordentlich klein. Entsprechend gering ist das Angebot. Sehr viele Jeep-Verkäufe finden unter Ausschluß der Öffentlichkeit innerhalb des harten Kerns der Allrad-Fans statt.
- Bei vielen Offerten handelt es sich nicht um Jeeps im eigentlichen Sinn. Was aus deutschen Firmen und Forsten auf den Gebrauchtwagen-Markt kommt, ist für Freizeit-Abenteurer meist eine Nummer zu groß, zu herrschaftlich oder zu kostspielig. Jeep-Sucher sind bei den bisweilen angebotenen Typen Jeep Wagoneer, Range Rover, Landrover 109 oder gar Unimog S an der falschen Adresse.

Foto: Lauppe

Günstige Gelegenheitskäufe gibt es bei Geländewagen kaum. Eine Rarität, wie dieser de la Heye, kostet 15 000 Mark und mehr.

- Praktisch alle Geländewagen haben eine strapaziöse Vergangenheit hinter sich, die trotz robuster Bauweise nicht ohne Spuren vorüberging. Der Erhaltungszustand ist im Durchschnitt schlechter als bei herkömmlichen Gebrauchtwagen.
- Die Ersatzteilbeschaffung bringt unweigerlich Probleme mit sich. Die meisten Jeeps sind in geringer Stückzahl aus dem Ausland eingewandert. Eine zügige Teileversorgung im üblichen Sinn kann auf dieser Basis wirklich nicht gedeihen. Selbst der deutsche Beitrag zum Thema Jeep, der Munga, garantiert so lange nach Produktionsauslauf keinen Fortbestand ohne Reparaturnöte mehr: Ersatzteilpreise und Lieferzeiten steigen zügig.
- Die Gebrauchtfahrzeug-Preise endlich können den Trieb zum Jeep gänzlich zum Verkümmern bringen, denn bei Licht besehen sind sie noch unverschämter als die für neue Geländewagen. Ein DKW-Munga mit zehn und mehr harten Bundeswehr-Dienstjahren auf dem Buckel bringt – hinlänglich fahrbereit, doch vom Alter gezeichnet – heute noch zwischen 3000 und 5000 Mark. Ein einigermaßen intakter US-Jeep – Baujahr 1943 bis 59 – erzielt je nach Restaurationsgrad 5000 bis 10 000 Mark. Das ist im Extremfall mehr, als die US-Army 1975 für ein neues Fahrzeug ausgeben muß.

Landrover 88 spielen nach zehn Jahren noch bis zu 10 000 Mark ein, wenn sie gut gepflegt sind und ein paar Extras (Seilwinde, Ölkühler) vorweisen können. Das Grundmodell kostet neu 22 580 Mark.

Preiswerteren Jeep-Erwerb versprechen Einkäufe aus den Beständen der Landesverteidiger. Die Bundeswehr mustert immer noch Reste ihres Munga-Fuhrparks aus. Der Bundesgrenzschutz hat ab und zu ein paar Landrover abzugeben.

Erst kürzlich empfahl die Bild-Zeitung Sonderangebote des Bundes als besonders kostengünstige Autoquelle. Und die Preise scheinen das zu bestätigen: Ein Munga aus Lebers Beständen geht im Schnitt für 500 Mark weg.

Die Kaufprozedur aber ist schon bedeutend weniger appetitanregend als der Preis. Die zum Verkauf anstehenden Fahrzeuge werden im Bundesanzeiger – den man gegebenenfalls abonnieren muß – ausgeschrieben. Zwecks Besichtigung muß sich der Interessent dann an die betreffende Garnison wenden. Der endgültige Verkauf erfolgt jedoch nicht hier, sondern über die Vebeg in Frankfurt, bei der es auf gut Glück ein angemessenes Gebot einzureichen gilt.

Jeep-Experten und Vebeg-Stammkunden sprechen eher kühl über diese Einkaufsquelle. Nur dem Grenzschutz erteilen sie gute Zensuren im Fach Fahrzeugpflege. Die Landrover sind durchweg ordentlich in Schuß und werden allerdings auch zu marktgerechten Preisen abgesetzt. Die Mungas aus der letzten Reserve hingegen gelten ausnahmslos als abgewirtschaftet. Der Tip unter Kennern lautet: Drei Stück ersteigern und daraus ein TÜV-taugliches Exemplar machen. 3000 Mark Restaurationskosten für unweigerlich Verschlissenes (Batterien, Reifen, Bremsen, Lack, Polster und Blechreparaturen) gilt es auch dann einzukalkulieren. ▷

Warum ein billiges Tonbandgerät teurer kommt als ein Revox...

Billige Tonbandgeräte gibt es genug – enttäuschte Käufer auch. Deshalb baut REVOX die A 77, die weltweit meistverkaufte Tonbandmaschine ihrer Klasse. Entscheidend für die Preiswürdigkeit eines Gerätes ist einzig und allein der gebotene Gegenwert... die Wertbeständigkeit. Hier liegt der REVOX-Erfolg begründet. Profi-Technik, zeitloses Design und der sichere Service bieten zusammen ein Maximum zu vernünftigem Preis. Und deshalb bleibt es ein Märchen... das Märchen vom teuren REVOX.

Zusammen mit dem REVOX-Tuner A 76, dem Verstärker A 78 und den REVOX-Lautsprechern bildet die A 77 die Stereoanlage ohne Kompromisse.

REVOX A 77: 3-Motoren-Maschine, 26,5 cm-Bandspulen. Riemenloser Antrieb mit robustem, elektronisch geregeltem Tonmotor. Elektronische Bandgeschwindigkeitsumschaltung. REVODUR-Tonköpfe. Alle Effekte: Mischung zweier Monosignale, Stereo, Echo, Multiplayback. Spezialität: ungewöhnlich niedrige Verzerrungen, große Dynamikreserven und hohe Übersteuersicherheit aller Eingänge (40 dB). Weich einschwingender Oszillator: keine Interferenzen, kein Schalt-«Klick».

STUDER REVOX

Deutschland:
WILLI STUDER GmbH,
7827 Löffingen
Schweiz:
REVOX ELA AG,
8105 Regensdorf ZH
Österreich:
REVOX EMT GmbH,
1170 Wien, Rupertusplatz 1

115–77

Mit diesem Coupon erhalten Sie Unterlagen über das REVOX-Programm

Name

Straße

PLZ, Ort

Die vollautomatische Spiegelreflex mit der größten Erfahrung

KONICA

Die KONICA AUTOREFLEX T 3 belichtet vollautomatisch bei vorgewählter Verschlußzeit, damit Ihre Bilder immer scharf werden. Das Kontrollzentrum im Sucher informiert Sie über alle Aufnahmedaten. Die CdS-Belichtungssteuerung mit variabler Winkelmessung finden Sie nur bei dieser Camera. Das vollkommene KONICA-Autoreflex-System bietet Wechselobjektive von 15–1000 mm, Zoom- und Macro-Objektive, Zubehör für alle Aufnahmezwecke.
KONICA AUTOREFLEX T 3, die neueste Spiegelreflex-Systemcamera aus dem ältesten japanischen Camera-Werk
KONISHIROKU PHOTO IND.

Jetzt bei Ihrem Foto-Fachhändler. Prospekte und den »Konicaner« erhalten Sie von uns.

fotografieren BRAUN Kamera projektieren

CARL BRAUN CAMERAWERK

85 Nürnberg, Muggenhofer Straße 122 Abt. 9
Alleinvertrieb, Garantie und Service BRD und W-Berlin

Gebrauchte Jeeps

Dennoch ist die Bundeswehr bei weitem netter zu allen Jeep-Anhängern als ihr amerikanischer Nato-Partner. Die US Army bringt ihre ausgedienten Military Utility Tactical Trucks in des Wortes fürchterlichster Bedeutung unter den Hammer: Sie läßt sie zertrümmern.

Clauspeter Becker

Tips für Alt-Jeep-Käufer

DKW Munga

Restauration und Unterhalt des alten Bundeswehr-Jeeps sind wegen der stark angestiegenen Ersatzteilpreise unter Umständen außerordentlich kostspielig (Getriebe 3200 DM, Radaufhängung 2000 DM, Planverdeck 2500 DM). Finanziell tragbar ist der Unterhalt eines solchen Autos darum nur, wenn auf das Gebrauchtteile-Depot eines Munga-Spezialisten zurückgegriffen werden kann. Der nicht sonderlich standfeste Dreizylinder-Zweitaktmotor bereitet in der Praxis vergleichsweise kleine Probleme. Er läßt sich preiswert reparieren (für 1000 Mark) oder durch einen Ford V4-Motor ersetzen (2500 Mark).

Landrover

Kräftig dimensionierte Mechanik und eine korrosionssichere Leichtmetall-Karosserie verleihen dem Rover Züge eines Langzeitautos. Der Gebrauchtwagenkäufer kann hier auf Haltbarkeit vertrauen und im Reparaturfalle auf eine von British Leyland relativ gesicherte Ersatzteilversorgung zurückgreifen. Natürlich liegen die Preise auch hier über Pkw-Niveau. Bedenklich teuer allerdings sind nur die Aggregate der 24 Volt-Elektrik von Militärfahrzeugen. Unbedingt achten sollte der Käufer auf die bei älteren Fahrzeugen möglichen Rostschäden am Rahmen.

Willys Jeep

Die klassischen Starrachs-Jeeps wurden seit 1942 (Typ MB) bis heute (Typ CJ 5) nur in Details verändert. Und zwar so, daß eine Austauschbarkeit möglichst vieler Teile bis heute garantiert blieb. Das erlaubt auch die problemlose Wiederherstellung dreißigjähriger Veteranen.
Jeep-Ersatzteile sind überdies nicht kostspielig. Die amerikanischen Versandhäuser Sears und Whitneys offerieren ein lückenloses Programm zu niedrigen Preisen und liefern gegen Vorkasse auch ganz korrekt nach Deutschland.

Ford Jeep MUTT

Das seit 1959 bei der US Army gebräuchliche Jeep-Modell ist konstruktiv moderner (Einzelradaufhängung), aber weniger robust als der Urtyp (selbsttragende Karosserie, schwächliche Differentiale). Die Restaurierung der selten angebotenen Exemplare ist problematisch, weil der Zivilmarkt nicht mit Ersatzteilen beliefert wird. Experten der Branche freilich finden auch dafür die notwendigen Quellen. Darum ist der MUTT namentlich in der jüngsten Ausführung mit Schräglenker-Hinterachse zumindest als Liebhaberstück erwägenswert. Dementsprechend ist dann aber auch das Preisgefüge: Unter 20 000 Mark läßt sich ein M 151 A 2 schwerlich beschaffen.

Wer BISON raucht, der weiß was schmeckt!

Echter Halfzware Tabak direkt aus Holland. Kräftig, aber nicht schwer.

DM 2.25

75/010

Was ist Ihr Auto wert?

Händler-Einkaufspreise für Gebrauchtwagen September 1975.

Allgemeine Tendenz: Durch den Aufschwung im Neuwagengeschäft hat sich das Angebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt wieder etwas vergrößert. Dennoch blieben die Preise im allgemeinen stabil.

auto motor und sport ermittelt die Preise, die Händler im Durchschnitt zahlen, wenn sie beim Verkauf eines neuen Wagens einen gebrauchten in Zahlung nehmen müssen.

Beim Weiterverkauf der Gebrauchtwagen berechnen die Händler für ihre Unkosten (Mehrwertsteuer, kleinere Instandsetzungsarbeiten u. ä.) allgemein einen 15- bis 20prozentigen Aufschlag. Privater Verkauf kann durchaus einträglicher sein, sofern es sich um eines der gängigen, relativ preisstabilen Gebrauchtwagenmodelle oder um ausgesprochene Liebhaberstücke handelt. Der Weg zum Händler ist in jedem Fall müheloser und durchaus nicht immer mit finanziellen Nachteilen verbunden. Denn oft gewähren Autohändler durch günstige Inzahlungnahmepreise einen „indirekten Rabatt" auf die seit 1. Januar 1974 nicht mehr gebundenen Neuwagenpreise.

Die von auto motor und sport genannten Preise gelten für

- serienmäßige Autos in gutem Allgemeinzustand (mindestens noch sechs Monate nach § 29 StVZO abgenommen)
- eine Laufzeit von 15 000 bis 20 000 Kilometer pro Jahr
- mindestens 50prozentige Bereifung (3—4 mm Profiltiefe).

Höhere oder geringere Laufzeiten sowie Sonderausstattungen müssen von Fall zu Fall durch Zu- oder Abschläge berücksichtigt werden. Radio und Schiebedach werden, wenn nicht serienmäßig, erfahrungsgemäß mit je DM 100,— mehr dotiert. Regionale Abweichungen von den ermittelten Durchschnittspreisen sind möglich. Zur individuellen Wertermittlung können Schätzungen durch Sachverständige beitragen.

Die Mehrwertsteuer ist (außer bei den Neupreisen) in den Preisen nicht enthalten. Werden zwei Preise angegeben, gilt der zweite für das neuere Modell. In Klammern gesetzte Neupreise gelten jeweils für die letzte Ausführung nicht mehr produzierter Modelle.

Marke/Baujahr	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Alfa Romeo							
Alfasud	8690				3300	4400	5500
1300 GT Coupé	14790	1100	2550	3950	5300	7150	9000
1300 Spider	14990	900	2250	3800	5250	7100	9100
Giulia Super	11990	700	1500	3100	4100	5500	7100
Alfetta	15290					7200	9100
2000 Berlina	15890			3600	5100	6700	8600
1750 Spider	(15790)	850	2100	3600	5100		
2000 Spider	18450			4300	6100	8300	10800
1750 GTV	(15790)	1000	2300	3850	5100		
2000 GTV	18490			4400	6100	8300	10600
Audi NSU							
Audi 60	(8350)	1000	1600	2200	2800		
Audi 72 L/75 L	(8890)	700	1500	2150	2750		
Audi 80 L	11170				4800	5900	7200
Audi 80 GL	11995				4900	6200	7550
Audi 100/L	13495	1050	2100	3200	4800	6450	8000
Audi 100 LS	14375	1100	2150	3300	5000	6700	8500
Audi 100 GL	15525			3500	5300	7350	9100
Audi 100 S Coupé	18285			4500	6600	8700	10900
NSU Prinz 4 L	(5190)	600	850	1200	1600	2050	
NSU 1000 C	(5990)	600	900	1250	1700		
NSU TT	(7090)	350	900	1400	2100		
NSU 1200 C	(6690)	750	1050	1600	2200		
NSU Ro 80	21520	1300	2700	4500	6100	8500	12400
BLMC							
Mini 1000	6590	800	1300	1900	2600	3400	4200
1100/1300	7075	750	1250	1900	2600	3400	4200
MGB	13770	1850	3000	4100	5300	6800	8900
Jaguar XJ 6 4,2	34650	3000	5600	8600	12100	15800	20200
Jaguar E Roadster	36520	2200	4200	6400	14300	17300	21000
Jaguar E Coupé	40295	2400	4500	6800	16100	19000	23400
Triumph Spitfire	10990	1550	2400	3800	4800	5900	7150
Triumph TR 6	15755	2100	3600	4800	6200	8100	9900

Marke/Baujahr	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
BMW							
1602	(13090)	2050	3100	4250	5650	7000	8600
1802	(13860)			4350	5800	7300	9000
2002	(14640)	1950	3150	4450	6150	7750	9600
2002 Ti/tii	(16980)	1750	3000	4700	6400	8250	10450
1800	(12870)	950	1800	2600	3450		
2000	(13790)	950	1850	2650	3500		
Touring 1802	(13360)			3650	4950	6350	8250
520	17840				7250	8700	11200
520 i	19580				7350	9000	12000
525	20930					10400	13100
2500	23260	1650	2850	4800	7950	10800	14100
2800	(22530)	1450	2700	4750	8000	10600	13900
3.0 S	27960			5150	9100	12500	16700
3.0 Si	30580			5250	9300	13500	17800
2800/3.0 CS Coupé	35900	2100	4000	6000/ 7400	11500	15800	21300
Chevrolet							
Camaro LT	20363	1400	2400	5000	7800	9800	12300
Impala	23221	1200	2150	4600	6600	9000	11700
Corvette Coupé	31746	2200	4000	8400	12600	15000	20200
Citroen							
2 CV 4	6190	400	1050	1600	2300	2850	3500
Dyane 4	6790	400	950	1450	2200	2950	3700
GS/1220	11760		2050	2750	4000	5200	6600
ID 19/D-Special	(14390)	900	2100	3300	4600	6300	7900
DS 19/DS 20/ D-Super 5	(15490)	850	2100	3400	4300/ 4800	6600	8500
DS 21/DS 23	(17860)	950	2150	3600	4500/ 5450	7600	9800
SM	(44658)		4000	7500	11600	16800	23400
DAF							
44 de Luxe	7695	700	1300	1900	2650	3700	4550
55 de Luxe/66 SL	9095	700	1300	2000	2600/ 3100	4300	5400

Das gute Recht wird jetzt beträchtlich teurer. Müssen deshalb Millionen künftig klein beigeben?

Wer in einen Rechtsstreit verwickelt wird, riskiert seit dem 15. September, daß er so tief in die Tasche greifen muß wie nie zuvor. Denn zu diesem Zeitpunkt hat der Gesetzgeber die Anwalts- und Gerichtskosten beträchtlich erhöht.

Ein Beispiel: Ein Prozeß, bei dem es um 10000,– Mark geht, kostete bisher in zwei Instanzen 5638,– Mark – künftig werden es 7669,– Mark sein! Über 2000,– Mark mehr also, eine Steigerung von 36 Prozent. In anderen Fällen können die Anwälte sogar bis zu 83 Prozent höhere Gebühren berechnen. Soll Ihr gutes Recht tatsächlich an solch hohen Kosten scheitern?

Die D.A.S. sagt dazu nein! Sie sorgt dafür, daß aus Kostennot nicht Rechtsnot wird. Bis zu 50000,– Mark stellt die D.A.S. in jedem Einzelfall bereit, wenn es um das Recht ihrer Mitglieder geht – im Straßenverkehr, im Berufs-, Geschäfts- und Privatleben.

Möchten Sie ein wenig mehr darüber wissen? Dann schicken wir Ihnen gern den aktuellen »D.A.S.-REPORT« mit Praxisfällen aus den Akten. Postkarte genügt: D.A.S., Abteilung WB, München 22, Prinzregentenstr. 14.

DAS

Wir wollen, daß Sie Ihr Recht bekommen.

Marke/Baujahr	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Fiat							
500/500 R	4990	700	1100	1600	2000	2700	3300
126	5690					3200	3800
Jagst/770 S	(4490)	500	1000	1350	1800	2300	
850 Lim.	(5490)	600	1100	1650	2250	2850	3400
850 Coupé	(6490)	700	1350	2000	2600		
127	7190			2500	3100	3800	4600
128	7990	1000	1700	2500	3150	4100	5000
128 Sport 1300 SL	10390				4000	4800	6400
124	(8690)	500	1250	2100	3000	3900	4800
124 Sport Coupé	14950	950	2200	3300	4300	6900	8900
124 Sport Spider	14950	1250	2800	3850	4900	7200	9000
X 1/9	12990					7000	8400
132/GL	11190				3300	4100	5500/7000
130	28950		2100	3800	6600	9300	13400
Ford							
Escort	(7985)	1400	1950	2650	3250	4000	4700
Escort GT	(8720)	1200	1850	2800	3600	4500	
Escort Turnier	(8630)	1000	1500	2350	3200	4000	4850
Taunus	9590		2300	3100	3900	5000	6050
Taunus GT	(10065)		2300	3300	4150	5100	
Taunus Coupé	10825		2500	3250	4200	5400	6600
Taunus Turnier	10635		2100	2900	4000	5300	6350
17 M/Consul	(12030)	1250	1950	2600	3150/4650	6000	7550
17 M Turnier/Consul Turnier	(12685)	1000	1550	2250	2850/4400	6000	7350
20 M/Granada	(15220)	1050	1800	2650	3200/5700	7300	8900
20 M XL/Granada GXL	(18320)	1250	2000	2850	3600/6450	8200	10500
Capri 1700 GT/1600 GT/Capri II GT	13150	1850	2550	3250	4000/4750	5700	8700
Capri 2800 GT	(12040)		2600	3500	4800	5900	
Mercedes-Benz							
200	16705	4000	5300	6550	7500	9550	11700
220	(14985)	3700	5100	6500	7500	8900	
200 D	17183	4600	5950	7250	8150	9900	11900
220 D	17849	4600	6000	7300	8250	10200	12450
230	19270	3750	5350	7100	8200	10400	13000
250	21623	3650	5400	7200	8600	11000	14300
250 C Coupé	24564	5600	7300	9100	11100	13000	15600
280	23610				9500	11900	15000
280 E	25463				10000	12500	16400
280 S	28849	3300	5200	6900	8400/13700	16000	19500
280 SE	30891	3250	5300	7200	8700/14400	16900	20900
280 SL	(26640)	7900	9900	11500			
350 SE	34854				16100	19200	23200
450 SE	39150					21300	25700
350 SL	37918			15300	18500	22000	25100
350 SLC	42968				20700	24400	28400
300 SEL 3,5	(34077)	3600	6000	8700	10800		
300 SEL 6,3	(44397)	3500	7300	11000	14300		
Opel							
Kadett	8695	1600	2200	2850	3400	3950/4900	5850
Kadett L	9295	1800	2350	3150	3650	4350/5400	6400
Kadett Coupé	9800	1850	2400	3250	3900	4500/5600	6600
Kadett Caravan	9500	1250	1950	2700	3300	3800/5050	5900
Ascona 16	(10160)		2850	3600	4200	5350	6500
Ascona Voyage	(11935)		2900	3700	4500	5850	7200
Manta L	(12040)		3400	4100	5000	6200	7800
Manta SR	(13209)		3500	4400	5400	6500	8300
Rekord 1,5/1,7	12040	1250	1950	2600	3200/4900	6200	7550
Rekord Coupé	14030	1350	2200	3000	3600/5700	7100	8650
Rekord Caravan	12685	1000	1600	2300	2900/4800	6200	7700

Marke/Baujahr	Neupreis	1969	1970	1971	1972	1973	1974
Opel							
GT 1900	(13645)	2900	4200	5250	6500	7800	
Commodore	16720	1100	2100	3000	3800/6100	7750	10000
Commodore Coupé	17200	1150	2200	3100	3950/6200	7900	10200
Commodore GS	19920	1150	2200	3100	3900/6250	8550	11300
Commodore GS/E Coupé	22300	1200	2250	3300	4200/7800	10000	12600
Admiral L	23435	1750	2800	4500	7200	10400	13600
Diplomat V8	31327	1600	3500	5700	9300	13300	16800
Peugeot							
104	8495				3550	4300	5300
204	9395	1250	2100	2900	3700	4600	5800
304	10395		2050	2850	3850	4950	6150
404	(10295)	1000	2050	3200	4300	5200	6200
504 GL	14295	1850	2950	4300	5550	7000	8600
504 Injection/Ti	15995	1850	3000	4400	5700	7600	9200
Porsche							
911 T/911	(32350)	4000	6100	8000	10400	13000/17700	21500
911 T/911 Targa	(34510)	4400	6700	8700	11400	14200/19000	23000
911 E	(28780)	4400	6700	8800	11700	14800	
911 S	(36130)	5000	8000	9800	13100	16500/19400	23200
Renault							
R 4 L	6485	1000	1650	2300	2800	3500	4200
R 5 TL	8300				3600	4450	5300
R 6 TL	8860		1900	2650	3500	4500	5500
R 12 TL	10375		1950	2800	3750	4800	6100
R 16 L	11135	1000	1800	2900	4000	5350	6750
R 16 TS	12875	900	1700	2850	4200	5900	7600
R 17 TL	13900				4700	6200	8000
Simca							
1000 LS	6368	750	1300	1900	2500	3200	3850
1100 GLS	9298	1050	1850	2600	3550	4700	5700
1100 Special	9998		1850	2650	3600	4750	5850
1301 GL/Special	(9598)	950	1700	2600	3700	4500	5450
Chrysler 160	11798		1700	2700	3800	5100	6400
Chrysler 180	12548		1700	2750	3900	5300	6700
Volvo							
142	(14350)	1600	2600	4100	5400	6800	8400
144	(15100)	1800	2800	4350	5800	7300	9000
164 E	(23650)			4900	7500	10300	13400
P 1800/1800 E/ES	(26150)	2200	4100	6600	9000	12000	
Volkswagen							
1200	6950	1150	1650	2250	2700	3500	4300
1300	(6650)	1500	2100	2700	3100	3850	
1302/1303	(8770)		2150	2750	3200/3600	4400	5400
1500/1302 S/1303 S	(9060)	1300	1700/1900	2600	3000/3550	4500	5600
Cabrio	12130	1650	2850	3600	4800	6200	7700
Ghia Coupé	(9785)	1350	2150	3000	4000	4950	6100
Ghia Cabrio	(10780)	1350	2250	3200	4400	5500	6750
Golf L	9585						6650
1600 A	(8185)	700	1400	2100	2800	3500	
1600 TL	(9030)	850	1600	2450	3000	3900	
Variant 1600	(8610)	850	1650	2450	3050	3900	
Variant 1600 L	(9455)	900	1800	2600	3400	4350	
Passat L	10985					5900	7100
Passat L Variant	11765					6000	7450
411 L/LE/412 LE/412 LS	(12210)	900	1600	2450	3150/3700	4700/5200	6500
Variant 411 LE/412 LE/412 LS	(12695)	1500	2350	3200	3800/4200	5200/5800	7150
K 70/K 70 S	(12920)		1400	2300	3300	5400	6700
914/4	17115	2600	3900	5500	6950	8700	10500
914/2.0	18335				7450	9500	11400

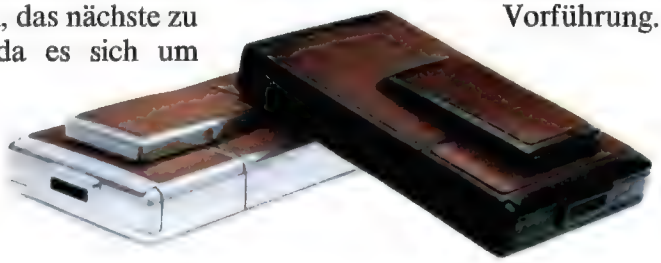
Die SX-70 von Polaroid bringt Menschen einander näher.

Näher im doppelten Sinn.

Denn einmal kann die SX-70 Bilder aus nur 26 cm Entfernung machen. Und zwar Bilder, für die man früher zum Fotografen gehen mußte.

Zum anderen läßt sie Wunschbilder Wirklichkeit werden. Scharf einstellen, Motiv wählen, Knopf drücken. Und heraus kommt das Bild, genau wie Sie es sich gewünscht haben, und entwickelt sich vor Ihren Augen.

In Minuten haben Sie ein Farbbild von derartiger Schärfe und Leuchtkraft, daß Sie kaum erwarten können, das nächste zu schießen. Und da es sich um eine Spiegelreflexkamera handelt, schauen Sie direkt durchs Objektiv. Und sehen im Sucher genau das Bild, das nachher herauskommt. Die SX-70. Jetzt gibt es zwei Ausführungen. Fragen Sie Ihren Fotohändler nach einer Vorführung.



„Polaroid" und „SX-70" sind eingetragene Warenzeichen der Polaroid Corporation, Cambridge, Mass., USA.

Leser über ihre Autos

Simca 1100 Ti, Audi 80 GT, Audi 50 GL, Volvo 242 DL, VW Scirocco TS, NSU 1200 TT.

Simca 1100 Ti

Baujahr 1974

Im Mai letzten Jahres kaufte ich meinen Simca 1100 Ti. Seit dieser Zeit habe ich 38 000 km zurückgelegt und kann eigentlich nur Gutes

Simca 1100 Ti

von meinem Wagen berichten. Bisher wurde der Rückfahrscheinwerferschalter bei 15 000 km ausgetauscht (Garantie), außerdem fielen bei 18000 km beide Nebelscheinwerfer aus (Birnen defekt). Der Verbrauch liegt bei 9 Liter pro 100 km auf der Landstraße, auf der Autobahn bei 11 Liter pro 100 km. Etwa alle 20 000 km benötige ich vorne neue Reifen, alle 40 000 km hinten. Startschwierigkeiten hatte ich bisher nie, obwohl der Wagen bei jedem Wetter im Freien geparkt wird.

Kurt Ehrhardt, Schaftlach

Audi 80 GT

Baujahr 1974

Mit meinem im Oktober 1974 erstmals zugelassenen Audi 80 habe ich inzwischen etwas über 20 000 km zurückgelegt. Einzige Reparatur: Abdichten der Wind-

Audi 80 GT

schutzscheibe. Einziges Ärgernis: die aufgeklebten schwarzen Rallyestreifen mußten teilweise von mir mit viel Mühe entfernt werden, da sie sich lösten. Ansonsten gab es keinerlei Grund zu Beanstandungen. Der Ölverbrauch beträgt 0,1 Liter pro 1000 km, der Benzinverbrauch je nach Strecke zwischen 8,3 und 9,5 L/100 km. Lobend erwähnen muß ich die Continental TS-Reifen der Größe 175/70 SR 13, die jetzt vorn noch 5 mm und hinten 7,5 mm aufweisen.

Ralph Rübenacker, Remchingen

Audi 50 GL

Baujahr 1975

Mein Audi 50 GL ist jetzt sechs Monate alt und hat fast 26 000 km unter allen denkbaren Straßen- und Verkehrsbedingungen gelaufen. Zunächst die negativen Seiten meiner Halbjahresbilanz.

Audi 50 GL

Bei 1400 km undichte Ölpumpe erneuert; bei 2060 km leichtes Lenkungsknakken und Wasserverlust beseitigt. Außerdem wurde das linke Kurbelfenster erneuert, das bei normalem Türzuklappen geplatzt war. Weiterhin Kofferraumundichtigkeit und Bremsquietschen beseitigt (bei 5000 km); verlorene Generatorhalteschraube ersetzt sowie Schwungscheiben- und ein Achswellensimmerring erneuert (bei 17 700 km). Alle Reparaturen erfolgten prompt und auf Garantie bzw. Kulanz.

Wesentlichster Punkt der umfangreichen positiven Bilanz ist die Sparsamkeit: Der Benzinverbrauch beträgt 8,2 L/100 km, der Ölverbrauch knapp 1,5 Liter pro 7500 km.

Artur Otto, Frankfurt

Volvo 242 DL

Baujahr 1975

Die Verarbeitung des Wagens ist im Detail schlecht. Teile der Armaturenbrettverkleidung lösen sich, ein Sitzbezug reißt ein, der Scheibenwascher fällt aus, die Batterie ist defekt, Ausstellfenster klappern, die Radnabenabdeckungen ebenfalls.

Das alles ist zwar ärgerlich, aber nicht so schlimm. Bemerkenswerter ist schon, daß der Wagen bei Verwendung von Normalbenzin manchmal hartnäckig nachdieselt. Der über eine Strecke von 4000 km gemessene Benzinverbrauch betrug 13 Liter/100 Kilometer.

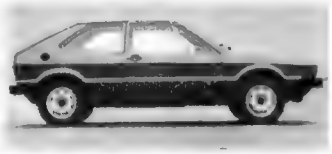
Kay Meschke, Hamburg

VW Scirocco TS

Baujahr 1974

Seit Dezember letzten Jahres besitze ich einen VW Scirocco mit 70 PS-Motor, mit dem ich bisher rund 23 000 km gefahren bin. Meine an das Auto gestellten Erwartungen haben sich voll erfüllt. Was mir besonders wichtig erscheint, ist der niedrige Benzinverbrauch: durchschnittlich 8,7 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer.

Außerplanmäßige Werkstattaufenthalte waren nicht erforderlich; die Inspektionen und Pflegedienste sind preiswert.



VW Scirocco TS

Bis heute aufgetretene Mängel: Bei der Übergabe war die Wasch/Wisch-Automatik defekt; der Schalter für die heizbare Heckscheibe mußte ersetzt werden, ferner ist der Benzintank erneuert worden, da er sich durch eine fehlende Entlüftung im Tankverschluß verformt hatte.

Alle Reparaturen gingen auf Garantie.

Hans-Jürgen Hoffmann, Kerken 2

NSU 1200 TT

Baujahr 1971

Nach vier Jahren bin ich von meinem Auto nicht ein einziges Mal enttäuscht worden. Zwei Jahre fuhr ich den Wagen jeden Tag 50 km auf der Autobahn zur Arbeit, danach wurde er von meiner Frau als Zweitwagen benutzt. Bis heute hat das Auto 58 000 km zurückgelegt. Inspektionen ließ ich nur bis 10 000 km in einer Werkstatt ausführen, danach wartete ich den Wagen selbst. Nach 32 000 km baute ich Bilstein-Stoßdämpfer ein, bei Kilometerstand 45 000 wurde die Kupplung erneuert und bei Kilometerstand 54 000 waren die Schrauben vom Verbindungsklemmstück der rechten Antriebswelle gebrochen. Der durchschnittliche Verbrauch liegt bei 10 bis 11 Liter pro 100 km.

Rainer Benecken, Essen

Der Meisterleister

Goodyear bringt den Beweis:

G 800 + S.
Stahlgürtelreifen
0 Kilometer.

Dipl.-Ing. J. A. Davisson, Goodyear Entwicklungszentrum Luxemburg: „Mein Team hatte den Auftrag, einen Stahlgürtelreifen zu entwickeln, der viele Kilometer leistet und trotzdem hervorragende Fahreigenschaften bietet.

Das Ergebnis: der Goodyear G 800 + S Stahlgürtelreifen. Die abriebfeste Spezial-Gummimischung und die bewährten Stahlgürtel bringen eine hohe Kilometerleistung.

Das tiefe 5-Rippen-Profil mit seitlich ablaufenden Drainage-Kanälen sorgt für beste Bodenhaftung auf nasser Straße.

Eine ausgewogene Kombination zwischen hoher Kilometerleistung und hervorragenden Fahreigenschaften."

G 800 + S.
Stahlgürtelreifen
57.937 Kilometer.

Jackie Stewart, dreifacher Weltmeister der Rennfahrer: „Dieser Reifen hatte fast 60.000 km runter, als ich mit ihm auf die Teststrecke ging.

Beim Durchfahren der Slalomstrecke reagierte er immer noch absolut spurtreu – was mich nach dieser Kilometerleistung sehr beeindruckte.

Auch der Bremstest war überzeugend. Bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h war der Bremsweg kürzer als 25 m: phantastisch.

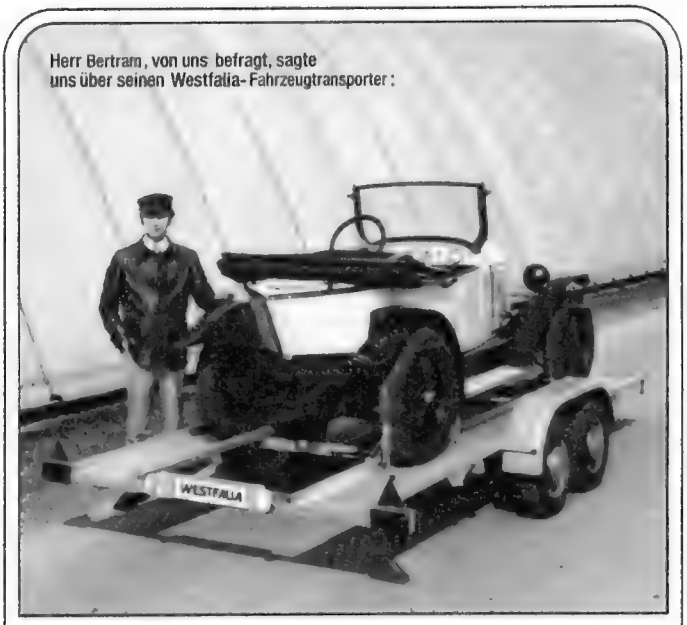
Diese Kombination von Kilometerleistung, Bodenhaftung, Kurvenstabilität und Bremsverhalten macht den Goodyear G 800 + S Meisterleister zu einem der besten Reifen, die man für sein Geld bekommen kann.

Ein Kompliment an die Techniker. Sie haben gute Arbeit geleistet."

GOODYEAR

Wenn Sie Leistung wollen

Herr Bertram, von uns befragt, sagte uns über seinen Westfalia-Fahrzeugtransporter:



»Westfalia heißt: modern, funktionell, wirtschaftlich«

Fragen Sie uns. Wir beraten Sie gern und schicken Ihnen sofort genaue Informationen.

WESTFALIA

WESTFALIA-WERKE
Franz Knöbel u. Söhne KG
4832 Wiedenbrück
Postfach 540 / b

Bei den ersten Anzeichen von Haarausfall gleich das Richtige nehmen: Das gründlich getestete NERIL®.

Wenn Haarausfall oder Haarausfall-Symptome auftreten (z. B. akute Schuppenbildung, starke Überfettung, Haar- und Kopfhautschäden), dann ist dies durch Störung wichtiger Kopfhautfunktionen zu erklären.

Der neue Wirkstoff CCF ermöglicht eine schrittweise Reaktivierung der Kapillarfunktion: CCF löst verhärtete Talgrückstände, welche die Versorgungsbahnen der Haarschäfte abschnüren. Jetzt gelangen die NERIL-Aufbaustoffe (wie Aminosäuren- und Vitamin-Komplexe) in die Kapillaren und sorgen für Durchblutung und Ernährung der haarbildenden Kopfhautorgane. Proteine geben dem Haar Festigkeit und unterstützen die Feuchtigkeitsregulierung der Haut.

Darüber hinaus hält der antibakterielle Wirkstoff RSN-O die Oberfläche der Kopfhaut gesund und schuppenfrei.

So kann Ihr Haar durch regelmäßige Pflege mit NERIL wieder gesund und natürlich nachwachsen.

Medizinal-Haarwasser
Medizinal-Haarwäsche
reaktiviert
erschöpfte Haarorgane

DR. D'ALLE

In Apotheken, Drogerien, Parfumerien, Fachabteilungen der Warenhäuser und beim Friseur.

NE 5/75

Im Namen des Volkes

Verkehrsurteile deutscher Gerichte.

Autobahn

In Notfällen darf angehalten werden.

Ein Lastwagenfahrer entdeckte zu später Abendstunde einen am Rand der Autobahn winkenden Mann, hielt sofort an, sicherte den Lastwagen mittels Warndreieck ab und fragte, ob er helfen könne. Schon nach knapp zehn Minuten hatte er das Auto des Anhalters repariert, sammelte sein Warndreieck ein und machte sich daran, weiterzufahren. Der kurze Augenblick, in dem der Lkw ungesichert am Straßenrand stand, genügte unglücklicherweise, einen schweren Unfall herbeizuführen: Ein Audi-Pilot fuhr mit hoher Geschwindigkeit auf und wurde schwer verletzt. Auf Schadenersatz darf er freilich nicht hoffen. Der Bundesgerichtshof bestätigte in einem Urteil vom Juli dieses Jahres, daß sich der Lastwagenfahrer völlig korrekt verhalten habe: Trotz grundsätzlichen Halteverbots auf der Autobahn dürfe zum Zweck der Hilfeleistung am Straßenrand angehalten werden.

Bundesgerichtshof (VI ZR 238/73)

Mietwagen

Kosten werden nicht immer ersetzt.

Wer ohne eigenes Verschulden einen Unfall erlitten hat, darf auf die Kosten der Haftpflichtversicherung des Unfallgegners einen Mietwagen nehmen, wobei 15 Prozent des Rechnungsbetrages von ihm selbst zu tragen sind. Ausnahmen bestätigen jedoch auch hier die Regel – das hat jetzt das Amtsgericht Amberg bestätigt: Ein Autofahrer hatte sich, solange sein Auto sich in der Werkstatt befand, einen Wagen geliehen, war aber damit nur 166 Kilometer gefahren. Die Kosten: 493 Mark, also 2,97 Mark pro Kilometer. Als die Versicherung nicht zahlen wollte, klagte er – ohne Erfolg: Das Gericht entschied, in diesem Fall hätte er mit dem Taxi fahren müssen, für das in der Regel nur eine Mark pro Kilometer bezahlt werden müsse.

Amtsgericht Amberg (1 C 311/74)

Alkohol

Keine Entschädigung für Führerscheinentzug.

Ist einem Autofahrer zu Unrecht der Führerschein entzogen worden, hat er Anspruch auf finanzielle Entschädigung durch die Staatskasse – es sei denn, er hat den Verlust des Scheins eigenem grobfahrlässigem Verhalten zuzuschreiben. Darauf baute ein Mainzer, der wegen Alkohol am Steuer seine Fahrlizenz zunächst loswurde, sie aber zurückerhielt, als sich herausstellte, daß er nur 0,79 Promille Alkohol im Blut gehabt hatte. Das Landgericht Mainz wies seine Klage jedoch ab. In der Urteilsbegründung hieß es, auch wer mit einem Alkoholpegel von 0,79 Promille Auto fahre, handle fahrlässig und dürfe nicht darauf bauen, daß der zur Verurteilung erforderliche Blutalkoholgehalt oder die bei weniger als 1,3 Promille erforderlichen zusätzlichen Beweisanzeichen nicht nachgewiesen werden könnten.

Landgericht Mainz (7 Ns 22/74)

Die Schlagbohrmaschine des Jahres: DM 109.-*

330-Watt-Motor, mechanisches 2-Gang-Getriebe, 10 mm Bohrfutter.

Soviel Leistung zu diesem Preis

Das kann nur Black & Decker

Master-Schlagbohrmaschine DN 7

Mit robustem, mechanischem 2-Gang-Getriebe. Für volle Kraft in jedem Gang. Sie knackt jeden Beton. Bohrt in Stahl und jedes andere Material. Das Bohrfutter faßt Bohrer bis 10 mm. Das reicht für Dübel mit 1¼ Tonnen Tragkraft.

Neu:
Master-Schlagbohrmaschine DN 8

Die noch stärkere Ausführung der DN 7. Mit der großen Kraft eines 370-Watt-Motors. Mit 13 mm Bohrfutter.

Solide Qualität - vernünftige Preise

Das weltweite technische „Know-how" von Black & Decker als Elektrowerkzeug-Hersteller bürgt für Maschinen von solider Qualität. Nach modernsten Erkenntnissen durchrationalisierte und vollautomatische Fertigungsmethoden erlauben es uns, diese Maschinen zu erstaunlich günstigen, oft konkurrenzlosen Preisen abzugeben.

Alle Black & Decker-Maschinen unterliegen ständigen und mehrfachen Qualitätskontrollen. Deshalb können wir es uns leisten, auf jedes Gerät die einmalige 1-Jahr-Vollgarantie zu geben.

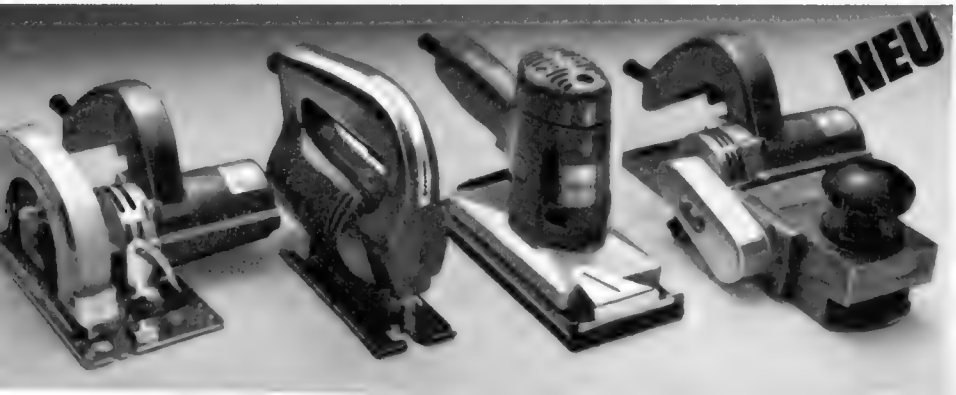
***Unverbindliche Preisempfehlung**

Handkreissäge DN 55
450-Watt-Motor. 35 mm Schnittiefe. Gehrungseinstellung bis 45 Grad.
DM 109,–*

Stichsäge DN 35
330-Watt-Motor. Schnittiefe in Holz 40 mm. In Stahl 2 mm. Stufenlose Gehrungseinstellung bis 45 Grad.
DM 105,–*

Vibrationsschleifer DN 46
Hohe Schleifgeschwindigkeit mit 16.000 U/min. Schleiffläche 195 x 93 mm.
DM 89,–*

Hobel DN 75
450-Watt-Motor. Hobelbreite 75 mm. Spantiefe bis 1,5 mm stufenlos einstellbar. Falztiefe bis 20 mm.



Die Master-Idee von Black & Decker

Erfahrene Heimwerker bevorzugen Maschinen mit eigenem Motor. Denn mit Maschinen, deren Technik speziell auf ihren Anwendungsbereich abgestimmt ist, erzielen Sie meisterhafte Arbeitsergebnisse. Das Black & Decker Master-Programm bietet eine Vielzahl von Maschinen mit eigenem kraftvollem Motor, bei denen außerdem das zeitraubende An- und Abbauen von Antriebsmaschinen entfällt. Und vor allem: Diese Master-Geräte mit eigenem Motor kosten kaum mehr als manche Zusatzgeräte ohne Motor von anderen Herstellern.

Black & Decker®

Ein Auto namens Null

Unterwegs wie vorgestern: mit dem Fiat Zero in den italienischen Alpen.

Von Fritz B. Busch

Hier werde ich anhalten und das Verdeck herunterklappen. In den Bergen hatte es nach Regen ausgesehen, aber nun ist es heiß. Ich fahre vom schmalen Feldweg herunter und versetze die Hühner des einsam gelegenen piemontesischen Bauernhofes in helle Aufregung.

Die Bäuerin tritt aus dem Haus. Ein Hund ist nicht da, zum Glück. Denn dieses Auto bellen die Hunde an, und sie rennen neben ihm her und versuchen es in die Reifen zu beißen. Wie damals, als sie noch nicht wußten, was ein Auto ist.

„Wollen Sie Wasser für den Kühler?", fragt die Frau. Und bevor ich antworten kann, redet sie weiter. „Mein Großvater fuhr auch so eines. Ich war noch ein Kind. Wir mußten oft anhalten und uns Wasser geben lassen . . ." Der Motor ist verstummt. Ich habe den Dekompressionshebel gezogen und ihn zum Schweigen gebracht.

„Wann war das denn, Signora?" frage ich.

Die Frau schließt die Augen, überlegt, und dann sagt sie: „Vor vierzig, fünfundvierzig Jahren. Ja, vor fünfundvierzig Jahren, ich war damals zehn, neunzehnhundertdreißig war das."

Als wäre die Zeit stehengeblieben: B. Busch mit dem Fiat Zero auf einem italienischen Bauernhof.

Fotos: Busch

Image allein macht nicht 100% klangpräzise.

Aber unser neuer „GX-Kristall-Kopf"

Die technische Exzellenz der Akai-Tonbandmaschinen und Akai-Cassetten-Recorder ist unübertroffen. Unsere 2-Jahres-Garantie beweist es.

Warum Akai's „GX-Kristall-Kopf" so große Bedeutung hat? Weil dieser Tonkopf der Mittler zwischen Band und Ohr ist. Das wichtigste Einzelteil von Tonbandmaschinen.

Damit der neue Akai-Tonkopf 100% klangpräzise arbeitet, schneiden wir seinen magnetischen Kern aus einem Kristall (single x'tal). Einem Kristallgefüge, das in der Härte und Struktur einem Diamanten entspricht.

Diese neue hart-kristalline Masse erlaubt uns Super-Miniaturisierung des Kopfspalts, durch den jetzt die elektrischen Impulse (Ton) als sehr stark gebündeltes Magnetfeld aufs Band gesetzt bzw. dort abgenommen werden (focused field). Weil das nun streuungsfreier geschieht, erreichen wir deutlich bessere Übertragungswerte — und linearen Frequenzgang.

Der „GX-Kristall-Kopf" (21fach vergrößert)

Der „GX-Kristall-Kopf" — exklusiv in Akai-Maschinen — produziert das kristallklare Spiegelbild des Originaltons: unverfälscht in den Baßlagen, sehr sauber im Präsenzbereich und verzerrungsfrei bei Höhenprägung.

Testen Sie Akai beim Fachhändler.

AKAI

Unterwegs wie vorgestern

„Ah", sage ich, „da war das Auto aber nicht mehr ganz neu, da war es schon fünfzehn. Bestimmt war der Kühler nicht in Ordnung. Jetzt ist das Auto schon sechzig, Signora, und es verliert keinen Tropfen Wasser."

Das glaubt sie mir nicht. Ich sehe es an ihrem Mienenspiel. Mit ihrem ganzen Körper drückt sie es aus. Sie hat dazu ihre Augen, ihre Hände, ihre Schultern, sie ist eben eine Italienerin. Sagt kein Wort, und doch weiß ich, daß sie denkt: „Madonna! Solche Autos gab es doch damals gar nicht. Sie verloren alle Wasser. Und oft kochte der Kühler." Laut sagt sie: „Möchten Sie ein wenig Wein? Mein Großvater trank mit den Leuten, die uns Wasser für den Kühler gaben, immer noch einen Schluck Wein."

Wer weiß, ob das mit dem Wasser nicht ein Trick gewesen ist? Opa wollte ein Schwätzchen machen und einen Vino trinken. Opa hatte noch Zeit.

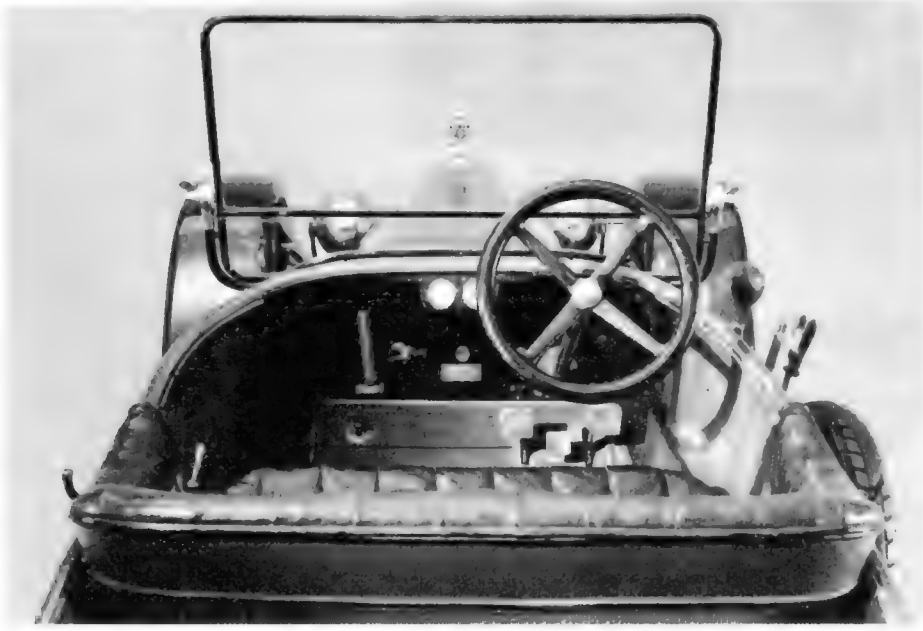
Heute habe ich auch Zeit. Ich bin unterwegs wie vorgestern. Da muß man seine innere Uhr anhalten, sonst haut das alles nicht hin.

Ich fahre durch Piemonte auf einsamen Landstraßen und Feldwegen, deren Decke so ist, wie sie damals war – steinig und staubig. Und das Gras wächst bis an die Fahrspur heran. Das Auto zieht eine Schleppe von Staub hinter sich her. Ja, ich nehme gern einen Vino.

Ich sitze vor dem Haus auf der hölzernen Bank. Neben mir liegt ein ausgefranster Strohhut. Und ein goldgelber Maiskolben. Es ist heiß geworden.

Die Sonne flimmert über den Maisfeldern. Meine Kehle ist trocken vom Staub, obwohl ich vor zwei oder drei Stunden oben in den Bergen einen Campari getrunken habe. Der Wein schmeckt gut, er ist kühl und herb. Weiß schon, weshalb Opa immer mal eine Pause machte.

„Mein Mann wird sich ärgern", sagt die Frau. „Er ist auf dem Feld. Er hätte den alten Fiat bestimmt gern gesehen." Sie weiß, daß es ein Fiat ist. Sie hat dem Auto nicht ein einziges Mal auf den Kühler geschaut. Sie weiß es auch so. Als sie ein Mädchen war, da war fast jede „macchina" ein Fiat.



Umklappbare Windschutzscheibe und außenliegende Schaltung: Zero-Cockpit.

Damals sagte man nicht: „Wir brauchen ein Auto!" Damals sagte man: „Ein Fiat muß her!"

Fiat hatte rechtzeitig begonnen, ein volkstümliches Auto zu entwickeln. Dieses hier. Den Zero. Ein Auto namens Null.

★

In jeder Firmengeschichte gibt es einen Meilenstein, jenen Punkt, jenes Ereignis, das eine neue Ära einleitet. Opels Meilenstein war der Olympia von 1935, der erste Großserienwagen mit selbsttragender Karosserie. Für Citroen war es der 7 CV A von 1934, der erste Citroen mit Frontantrieb. Ford setzte seinen Meilenstein recht früh, schon nach wenigen unbedeutenden Modelljahren, mit dem Modell T.

Die Methode, nach der dieses Auto konzipiert war und produziert wurde, und der Erfolg, den es erzielte, machte die europäischen Autobauer hellhörig. Aber ihnen fehlte der Absatzmarkt, der vor der Haustür des Henry Ford lag. Europa war zu klein. Das eigene Land war noch kleiner. Da war die Ein-Modell-Strategie nicht empfehlenswert.

Sie studierten die Methode des Henry Ford zwar, aber sie übernahmen sie nicht. Das war zwischen 1910 und 1920 eine kluge Entscheidung.

1919 faßte sich André Citroen ein Herz und legte sein Modell A auf ein Band. Das war der erste Citroen überhaupt, und er war in vielem so etwas wie ein französisches Modell T. Er hatte Erfolg, aber André Citroen mußte dennoch von dem Plan, nur ein einziges Modell herzustellen, abgehen. Auch Frankreich war zu klein für diese Methode.

Bei Fiat in Turin hatte man schon früher reagiert. Kein Wunder, denn der Erfolg des Modells T war in aller Munde. Aber in Turin übernahm man von Henry Ford nicht die ganze Methode, sondern nur jenes Quentchen seiner Philosophie, das sich europäisieren ließ.

Man entwarf einen von Grund auf gegenüber den bisherigen Modellen des Hauses umgekrempelten Gebrauchswagen und schuf die Voraussetzungen für eine rationelle Produktion. Zu diesen Voraussetzungen gehörte eine straffe Normung der verwendeten Materialien.

Bis dahin hatte man diesem Punkt keinerlei Beachtung geschenkt. Nun wählte man aus über tausend verschiedenen Metallrohr-Typen sechsunddreißig aus. Und aus Hunderten von Kugellager-Größen und -Arten gelangten nur zweiundfünfzig zur Anwendung. An die Stelle des Nagelns und Nietens trat die elektrische Schweißung.

Aber auch die Konzeption des Wagens war ungewöhnlich. Er war einfach im Aufbau und hatte klare Linien. Er war stilrein, und nichts an ihm erinnerte mehr an eine Kutsche. Er hatte die sogenannte Torpedo-Form. Damals fand das Publikum noch immer jene Autos schön, die hochbeinigen Kutsch- und Salonwagen glichen. ▷

Das schottische Geständnis

John Macdonald*, genannt Long John, war der größte Schwarzbrenner Schottlands.

*1796–1856

„Thanks John!"

ALLEINIMPORT: ROLAND MARKEN-IMPORT KG · 28 BREMEN 1

22/23

Über kurz oder long sind Sie doch bei Long John.

Unterwegs wie vorgestern

Aber der Zero von Fiat war eines der wegweisenden Beispiele für das neue, das echte Automobil, das in keinem Detail mehr an den Wagen ohne Pferde erinnerte. Alles Unwesentliche wurde weggelassen, der Schwerpunkt lag für damalige Begriffe tief, die Federung war nicht nur auf Komfort, sondern auch auf Bodenhaftung abgestimmt, das Gewicht hielt sich ebenso in Grenzen wie die Abmessungen. Die Bedienung war vereinfacht, die Lenkung leichtgängig. Und es wurde nur eine einzige Karosserie gefertigt, die des Torpedo. Das war der offene Viersitzer mit Allwetter-Verdeck. Die Form war so vorausempfunden, daß sie bis in die zwanziger Jahre hinein Gültigkeit besaß.

Als man ein Jahr nach der Produktionsaufnahme des Zero auf Wunsch der Händler noch einen Spider herausbrachte, zeigte es sich, daß die Formgestalter damals ihrer Sache keineswegs sicher waren. Der Spider war ein Rückfall und erinnerte wieder an den Kutschbock. Der Zero war als Torpedo das, was man einen glücklichen Wurf nennt. Wer sich den Spider anschaut, kommt zu dem Schluß, daß der offene Viersitzer aus Versehen so zukunftweisend ausgefallen war.

Er trug wesentlich dazu bei, daß sich der Käufergeschmack wandelte. Ihn kaufte man fix und fertig aus dem Laden und grübelte gar nicht erst darüber nach, welchen individuellen Aufbau man sich beim Karosseriebauer bestellen und auf das vom Werk gelieferte Chassis setzen lassen sollte. Das war die übliche Methode gewesen.

Für die Verantwortlichen am Corso Dante in Torino war es kein leichter Entschluß gewesen, mit der Tradition zu brechen, zumal die Fiat ihre schweren Luxusgeschöpfe mühelos an den Mann brachte. Die vermögende italienische Oberschicht bevorzugte selbstverständlich die repräsentative, einzeln gefertigte Karosse. Um sich für ein „Massen-Automobil" zu entscheiden und es auch wirklich zu realisieren, dazu gehörte mehr Schneid und Umdenken, als wir es uns heute vorstellen können.

★

Ich saß lange auf der Holzbank vor dem Haus. Vor mir stand der Wagen, der Zero aus dem Jahr 1915. Um ihn herum scharrten Hühner im Staub des Hofes. An der Wand des alten Stallgebäudes lehnten hölzerne Rechen und Gabeln, lehnte ein großes Rad von einem Maultierkarren. Da war der Brunnen mitten im Hof mit dem zerbeulten Eimer am Hanfseil. Der windschiefe Zaun mit den vielen Lücken. Dahinter das Maisfeld, das sich bis zum Horizont dehnte. Aus dem Haus wehte, wenn die Bäuerin herauskam oder hineinging, der Geruch von Oliven-Öl, Salami und Schinken, Wein und heißer Holz-Asche.

Auch mein Auto roch gut. Es roch nach Leder, Gummi, Staub und heißem Blech, nach Benzin und Öl. Die Zeit schien nun stillzustehen. So, als wäre sie damals stehengeblieben. Im Ge-

Neue Ära eingeleitet: Fiat Zero.

burtsjahr meines Autos, dem letzten Produktionsjahr des Fiat Zero. Er war im Begriff gewesen, für Italien das Modell T zu werden, als ein Ereignis eintrat, das seine Schöpfer nicht hatten voraussehen können. Der Krieg brach aus. Er machte diesem für eine lange und glückhafte Produktions-Periode so prädestinierten Auto den Garaus.

Im Frühjahr 1913 hatte es das Licht der Welt erblickt. Schon ein Jahr darauf konnte sein Preis von 8000 auf 6900 Lire gesenkt werden. Und so wäre es weitergegangen wie bei Ford in Detroit, wo das Modell T in den ersten Produktionsjahren 850 Dollar und in den letzten ganze 260 Dollar gekostet hatte.

Ich blicke hinüber zu den Bergen. Sie liegen blaßblau im Dunst weit von hier. Und doch komme ich von ihnen. Ich bin mit dem Zero über sie hinweg hierher gefahren. Der zweite Gang hat ausgereicht, sie zu bezwingen. Nur wenn ich ganz abseits vom Wege einen Weinberg hinauffuhr, mußte ich kurz anhalten und den ersten Gang einlegen. Dann war auch die steilste Steigung kein Problem.

Bergab habe ich manchmal zur Handbremse gegriffen, weil es mir nicht gelingen wollte, vom dritten in den zweiten Gang herunterzuschalten — während der Fahrt. Da braucht man wochenlanges Vertrautsein mit dem Auto. In der Ebene ist es im vierten Gang mit 50 und auch 60 km/h dahingeschnurrt. Ich habe die Windschutzscheibe umgelegt und den Fahrtwind genossen.

Hier gibt es so viele Wege, auf denen man fahren kann wie damals. Mein Gott, muß das schön gewesen sein — so allein auf der Welt in seinem Auto!

Ich weiß, daß es schön war, denn ich habe es schon oft nachvollzogen. Unter den Pneus ein einfacher Weg, rundum die Natur, der Blick in die Ferne über die Hügel und Felder, ab und zu ein altes, steinernes Haus, eine verfallene Mauer, ein Kreuz am Wege mit verwelkten Blumen, ein knorriger, uralter Baum. Da drüben ein Esel. Ziegen am Berghang. Olivenbäume. Der Motor schnurrt. Die Federung schluckt die Löcher der Straße besser, als ich es erwartet habe. In langen Schwüngen, nicht in kurzen Stößen, setzt der Wagen über sie hinweg. 60 km/h kommen mir schnell vor. Ohne Windschutz glaubt man immer, schneller zu sein. Manchmal tränen mir die Augen. Ich glaube, was ich dann fahre und genieße, das sind nicht mehr als vierzig Sachen. Vierzig Kilometer in einer Stunde — das war damals mehr als genug.

Nun öffne ich das Verdeck. Vor drei, vier Stunden, als ich es schloß, habe ich mich schon über den einfachen und gut funktionierenden Mechanismus gewundert. Ein Mann kann es leicht bedienen. In dreißig Sekunden ist es aufgestellt oder heruntergeklappt. Ich kenne moderne Verdecke, die sich mehr sträuben.

Die Bäuerin kommt heraus und fragt, ob es nun weitergehen solle. „Wollen Sie nicht noch einen Vino? Schade, daß mein Mann noch nicht zurück ist. Fahren Sie dort hinunter nach Piossasco? Dann kommen Sie an dem Feld vorüber, auf dem er arbeitet. Er hat einen roten Traktor mit gelben Rädern und könnte Sie sehen, wenn Sie dort hinunterfahren . . ." ▷

SH 5/412

Es ist ein kleiner Unterschied, ob Sie an Tankstellen nur eine Reifenmarke finden oder viele Markenreifen.

Wir könnten es uns leichtmachen. Ein Reifentyp, eine Sorte, den Namen Shell drauf und Schluß. An vielen Shell Tankstellen gibt es Shell Reifencenter mit Reifen für alle Wagen. Weil nicht jeder Reifen zu jedem Auto paßt, ist unsere Auswahl groß. Für alle Wagen, für alle Jahreszeiten, für alle Gegenden. Und trotzdem kein Allerweltsangebot.

Shell Reifencenter führen nur Qualitäts-Markenreifen, die Härtetests bestanden haben. Bei Herstellern und neutralen Instituten. Sollte Ihr gewünschter Reifen einmal nicht dabeisein, liefern wir ihn in wenigen Stunden.

Bei Shell ist nicht nur das Reifenkaufen leicht. Sondern auch das Ölwechseln, das Öl-Nachfüllen (neue verschließbare Dose mit Einfüllstutzen), das Rostschützen, das Selbsttanken . . .

Sie sehen: Wir bemühen uns um den kleinen Unterschied. Auch an Ihrer Shell Tankstelle.

Shell.
Auch im Kleinen groß.

Unterwegs wie vorgestern

Ich pumpe Luft in den Tank, dann klappe ich die Messing-Pumpe wieder an die Spritzwand zurück und stelle die Zündung auf Start. Dann öffne ich die rechte Hälfte der Motorhaube und tippe den Vergaser, bis er überläuft. Ich schließe die Haube und werfe noch einen Blick auf den Schalthebel. Er steht auf dem Querweg der Kulisse, also im Leerlauf.

Ich gehe nach vorn, stütze meine linke Hand auf die Acetylen-Lampe aus Messing und ergreife mit der rechten Hand die Andrehkurbel. Ich drücke sie hinein und erfühle den Druckpunkt. Dann stoße ich sie runter und reiße sie hoch — das genügt. Der Motor läuft.

Ich steige auf das Trittbrett, betrete den Wagen durch die linke Tür (rechts wo das Lenkrad ist, hat er keine Tür, weil da das Schalt- und Bremsgestänge ist und das Reserverad) und rutsche auf den gut geformten Sitz hinter das Lenkrad.

Dann beuge ich mich vor und drehe die Zündung auf jene Position zwischen Früh und Spät, die den Motor schön weich und rund laufen läßt und die für die Fahrt in der Ebene genau die richtige ist. Nun trete ich einmal kurz und hart auf den Gashebel, damit er sich aus seiner Verkrampfung löst. Er läßt den Motor immer zu schnell im Leerlauf drehen, wenn man ihm nicht rechtzeitig eins auf den Deckel gibt.

Dann trete ich die Kupplung, sie geht leicht. Lege den ersten Gang ein (was nur geht, wenn man die Kupplung dabei wieder etwas kommen läßt und dazu ein wenig Gas gibt, damit sie den Motor nicht abwürgt). Löse die Handbremse und rufe: „Arrivederci!" und „mille gracie!"

Aber ich verstehe nicht mehr, was sie zurückruft, denn ich habe schon Gas gegeben und bin angefahren.

Noch auf dem Hof gehe ich in den zweiten Gang und gewinne Fahrt. Draußen auf dem Feldweg gehe ich rasch in den dritten. Und ohne ihn besonders hochzudrehen, schalte ich dann auch in den vierten Gang. Den vierten Gang kann man nun stehenlassen, kann mit ihm runtergehen bis zehn, fünfzehn km/h, wenn ein Hindernis auftaucht, und kann dann wieder Gas geben und ruckfrei auf Tempo gehen. Es ist erstaunlich, wie leicht sich dieser Wagen, der vor sechzig Jahren gebaut, vor dreiundsechzig Jahren konstruiert wurde, bedienen läßt. Im Prinzip ist alles schon so wie heute. Nur das Getriebe ist nicht synchronisiert. Und das war noch vierzig Jahre nach diesem Auto so üblich.

Die Elastizität des Motors ergibt sich aus seiner Leistungs-Charakteristik. Er holt aus 1846 ccm Hubraum bei 2000 U/min 19 PS. Und er ist ein extremer Langhuber mit 70 mm Bohrung und 120 mm Hub. Verdichtet ist er 4,2:1.

Technische Daten

Der Typ Zero wurde gebaut von 1912 bis 1915, Beginn der Serienfabrikation war im Frühjahr 1913. Insgesamt wurden 2000 Exemplare gebaut. Der Zero gilt als erster Fiat-Wagen, der mit kleinem Hubraum in Serie fabriziert wurde.

MOTOR

4 Zylinder, Hubraum 1846 ccm, Bohrung/Hub 70 x 120 mm, Verdichtung 4,2:1, Leistung 19 PS bei 2000 U/min.

KRAFTÜBERTRAGUNG UND FAHRWERK

Mehrscheibenkupplung, Vierganggetriebe, Kardanwelle. Reifengröße: 760 x 90; Lenkung: Schnecke mit Schrägzahnrad; Bremsen: Fußbremse mechanisch auf Getriebewelle, Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Radstand 2,64 m, Spurweite vorn/hinten 1200/1200 mm, Gesamtlänge 3660 mm, Gesamtbreite 1450 mm, Bodenfreiheit 245 mm, Leergewicht 900 kg, Gesamtgewicht 1200 kg.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit 62 km/h, Max. Steigvermögen 16%, Verbrauch ca. 12 Liter pro 100 km.

Der großflächige Kühler, die Wasserpumpe und das Lüfterrad verhindern seine Überhitzung erfolgreicher, als es viele Jahre später die Thermosyphon-Kühlung so weitverbreiteter Automobile wie des 4/20er Opel vermochte. Obwohl ich diesen Opel als offenen Viersitzer in meinem Stall habe und ihn sehr verehre, muß ich zugeben, daß der Fiat Zero von 1915 ein erheblich kultivierteres Auto ist. Er fährt kraftvoller, liegt besser auf der Straße und ist komfortabler gefedert als der Opel von 1929.

★

Zweitausend Fiat Zero wurden gebaut. Im letzten Produktionsjahr 1915 bekam der Wagen noch eine elektrische Licht-Anlage. Meiner leuchtet noch mit Acetylengas. Wenn es dunkel wird, muß man die Streichholzschachtel zücken, um das Licht „einzuschalten".

Zweitausend sind gebaut worden, aber nur ganz wenige leben noch. Dieser wurde 1961 auf Sizilien gefunden, überwuchert von Gestrüpp. Ein römischer Sammler ließ ihn wieder originalgetreu herrichten. Er bekam auch die gleiche rote Lackierung, mit der er damals geliefert worden war. Es gab ihn rot, blau grün und grau.

In Italien existieren nur noch acht Exemplare. Auf der ganzen Welt etwa fünfzehn, darunter einige in Australien, das sich ja immer wieder als das Oldtimer-Wunderland erweist. Sein heutiger Wert? Etwa 50 000 bis 60 000 Mark. Ein kurzes, schönes Leben war diesem Fiat-Modell beschieden. Zweieinhalb Produktionsjahre, bis dann die Welt in Trümmer ging und hinterher alles ganz anders war als zuvor.

Wenn er erzählen könnte! Alles, was er erlebt hat von damals bis heute. Heute ist er wieder so jung wie damals. Ich kann kein Gebrechen an ihm entdecken. Das haben die Autos den Menschen voraus. Man kann sie wieder jung machen. In hundert Jahren kann er noch so sein wie 1915. Aber die Autos können sich nicht erinnern, und sie können nicht erzählen, wie es war. Nichts ist vollkommen.

Da drüben sehe ich den Bauer mit dem roten Traktor. Ich winke ihm zu. Heute abend wird er wissen, wer da an ihm vorbeifuhr am Kopf der großen Staubwolke.

An der nächsten Wegkreuzung biege ich links ab und lenke den Wagen auf die Hügel zu, die pastellblau im Dunst dieses sonnigen Augusttages liegen. Sie werden erst grün, wenn man näher hinkommt. Wir fahren zu den blauen Bergen.

Er galoppiert in großen, freudigen Sätzen über die Schlaglöcher den fernen Hügeln zu.

Hat er nicht eben gewiehert? Oder hat eine Feder gequietscht? Heh, alter Knabe, wir fahren in die Berge und bleiben da oben über Nacht. Im einsamsten Gasthof, den wir finden können. Heute ist Vollmond. Vielleicht drehen wir vor dem Einschlafen noch ein paar Runden.

TOYOTA Corolla 1200.

Gewöhnen Sie sich an bessere Ausstattung, nicht an höhere Preise.

An das werden Sie sich beim TOYOTA Corolla schnell gewöhnen: an Luxus im Innenraum, ohne Aufpreis. An Gürtelreifen, die Sie nicht extra kaufen müssen. An Serienextras, die TOYOTA schon nicht mehr aufzählt, weil sie für TOYOTA längst selbstverständlich sind. Und Sie werden sich damit abfinden müssen, daß es an der sauberen Lackierung und Verarbeitung eines TOYOTA Corolla wirklich nichts zu kratzen gibt.

An den komfortablen TOYOTA Corolla mit dem soliden, spritzigen 1166 ccm Motor mit 55 PS (40,5 kW) gewöhnen Sie sich am schnellsten auf einer Probefahrt. Über 500 TOYOTA Service-Stationen in der BRD erwarten Sie. – 1 Jahr/20.000 km TOYOTA-Garantie finden Sie sicher schon normal. Aber eins werden Sie am Corolla noch lange Zeit ungewöhnlich finden, den Preis. Den TOYOTA Corolla gibt es 2-türig, 4-türig, mit Automatik, als Coupé und als Combi. Einen TOYOTA Corolla bekommen Sie schon ab 8.750,– DM*.

*Unverbindliche Preisempfehlung ab Köln

TOYOTA *Mit weniger Auto sollten Sie nicht zufrieden sein.*

Zwei Mini Mokes auf Reisen

Über die Alpen in die Provinzen Südfrankreichs.

Die beiden haben Sie wohl selbst gebaut?", fragte der Zöllner an der deutsch-schweizerischen Grenze, und er war beileibe nicht der einzige, der angesichts zweier Mini Mokes diese Frage stellte.

Denn daß der Mini Moke ein unbekanntes Wesen ist, daran muß man sich als Besitzer gewöhnen. Schließlich existieren nur noch wenige Exemplare dieses auf dem Mini 850 basierenden Vehikels, das bis 1968 in kleinen Stückzahlen bei Austin in England gebaut wurde, damals aber kaum Liebhaber fand.

Heute freilich ist das anders. Der zierliche, mit dem grimmigen Gesicht eines Jeeps gezierte Moke gehört inzwischen zu den gesuchten Raritäten, und daß sich gleich zwei zu einer ausgedehnten Fahrt durch den Süden Frankreichs zusammenfanden, ist denn auch einem Zufall zu verdanken. Ich — seit Jahren glücklicher Moke-Besitzer — hatte auf dem Dachboden einer Scheune ein zweites dieser unerhört offenen Mobile entdeckt und natürlich sofort gekauft. Der Gedanke, mit diesen beiden größere Taten in Angriff zu nehmen, lag nahe, zumal der diesjährige Sommer nichts zu wünschen übrig ließ.

Große Strecken mit betagten Automobilen zurückzulegen, birgt immer das Risiko mechanischer Unpäßlichkeiten. Die erste Überraschung hält ein Moke schon nach wenigen Kilometern zügiger Fahrt auf schweizerischen Autobahnen bereit. Relativ hohe Dauerdrehzahlen und brütende Hitze haben dafür gesorgt, daß es dem kleinen Vierzylinder ziemlich warm ums Herz wurde, und bei einem kurzen Halt gibt er dann unwillig einen wahren Sturzbach des dünnflüssig gewordenen Öls von sich. ▷

Nach Römer-Vorbild: Aquädukt aus dem 19. Jahrhundert.

Fotos: Löffel

Vollblut.

Brennweitenautomatik
Überblendautomatik
mit Drahtauslöser-
anschluß

Einzelbildautomatik
von 6 B/s bis 1 B/min

Zeitlupenautomatik
mit 54 B/s
Gegenlichttaste

Variable Sektoren-
blende für Auf- und
Abblendungen

Langzeitbelichtungs-
automatik
Kurzzeitbelichtungs-
automatik

Schneider
Macro-Variogon
1:1,8/7–80 mm mit
Multicoating
CdS-
Belichtungsautomatik
Schnittbild-
Entfernungsmesser

Tonanschlüsse
inkl. Pilotton
nach DIN 15575

BRAUN

Die Großen von Braun. Mit den grenzenlosen Möglichkeiten für kreatives Filmen.

Mit diesen Kameras können Sie Ihren Ideen freien Lauf lassen. Sie können Kurz- oder Langzeitbelichtungen vornehmen, die Zeit raffen oder dehnen, zwei Szenen überblenden und auf- oder abblenden. Technische Grenzen gibt es nicht, auch nicht im Tonbereich. Und das funktionale Design hilft Ihnen, sich auf Anhieb zurechtzufinden. 7 Automaten ersparen Ihnen komplizierte Überlegungen. Wenn Sie aber lieber experimentieren, schalten Sie die Automatik einfach ab.

Nizo professional, 801, 561 und 481. Alle Spitzenklasse im Super-8-Bereich. Der Unterschied liegt in ihren Brennweiten. Und bei der Nizo professional kommen noch Makro, Multicoating und Pilotton dazu. Sehen Sie sich die Großen von Braun bei Ihrem Fachhändler an, oder schreiben Sie uns.

Bitte schicken Sie mir kostenlos ausführliches Informationsmaterial über die Großen von Braun.
Braun AG, Abt. F-MS 314, 6 Frankfurt 19,
Postfach 190265

Braun Film- und Fototechnik

Zwei Mokes auf Reisen

Wir fahren verhalten weiter, um die Öltemperatur in Grenzen zu halten. Mit Erfolg: Als der Ölpegel bis auf die Minimum-Marke abgesunken ist, geht der Motor sparsamer mit dem kostbaren Mineralprodukt um, wenngleich er — bei Schiebebetrieb eine dichte blaue Wolke hinter sich herziehend — sein Alter und seine englische Herkunft nicht ganz verleugnen kann.

Einziger größerer Defekt auf der gut 3500 Kilometer langen Reise bleibt ein mehrfach gerissenes Auspuffrohr, das ein französischer Mechaniker mit wahrhaft staunenswerter Fertigkeit zusammenflickt. Die angebotene Bezahlung lehnt er entrüstet ab: „Ah ca!"

Fahren im Moke ist nicht zuletzt deshalb so reizvoll, weil einem die ungeteilte Aufmerksamkeit der Umwelt zuteil wird. Männer bleiben am Straßenrand stehen, biedere Hausfrauen unterbrechen ihr Gespräch, und französische Polizisten sehen lächelnd über kleine Parksünden hinweg und erkundigen sich, während neben ihnen der Verkehr zusammenzubrechen droht, angelegentlich nach Leistung und Technik: „Quelle belle voiture!"

Doch das ist noch nicht alles. Dank intensiver Sonnenbestrahlung und kräftigem Fahrtwind kommt die Moke-Besatzung schnell zu einer Gesichtsbräune, um die sie schwitzende Limousinen-Menschen beneiden könnten; zudem stellt sich ein Reisetempo ein, das fast ans Postkutschenzeitalter denken läßt: 100 bis 150 Kilometer pro Tag sind für den Moke-Piloten gerade das richtige Pensum.

Kein Wunder, daß die Fahrt über die französischen Alpen beinahe sieben Tage dauert — Umwege über den großartigen Canyon du Verdon und die Chartreuse, wo im Kloster Grande Chartreuse ein hochprozentiger Kräuterlikör gleichen Namens nach einem Rezept aus dem Jahr 1605 gebraut wird, erfordern schließlich

Die mittelalterliche Hafenstadt Aigues Mortes am Rande der Camargue.

Im Canyon du Verdon bei Castellane.

Auspuffreparatur im Süden der Provence.

Abbildung: PEUGEOT 104 GL

DFS-H-D 12/75

PEUGEOT 104

Ein wirklich großes Auto.

Autos haben als Statussymbole an Bedeutung verloren. Denn nicht mehr überflüssiger Chromzierat und die Karosserielänge gelten als Merkmale für die Qualität eines Autos, sondern ein Konzept, das langlebige Technik, überdurchschnittliche Sicherheit und aufwendigen Komfort mit einem hohen Grad an Wirtschaftlichkeit verbindet.
Aber wirklich große Autos – Beispiel: PEUGEOT 104 – gibt es selten. Noch! Mit serienmäßigen Extras, die Sie anderswo oft nur für teures Extra-Geld bekommen: 4 Türen · Sicherheitslenksäule · Heizbare Heckscheibe · Gürtelreifen · Fünffach gelagerte Kurbelwelle · Einzelradaufhängung mit Mc-Pherson-Federbeinen · Zweikreis-Bremssystem · Kurvenstabilisator vorn · Bremskraftregler...
Nichts hineinreden – alles hineinbauen.

PEUGEOT 104: Limousinen 104 L und 104 GL: 954 ccm, 45 DIN PS (33 kW), 136 km/h, 4 Türen.
NEU: Limousine 104 CS: 1124 ccm, 66 DIN PS (49 kW), 155 km/h, 2 Türen, große Heckklappe.

Weitere Informationen über den PEUGEOT 104 von:
PEUGEOT AUTOMOBILE DEUTSCHLAND GMBH
66 Saarbrücken, Postfach 537

Typisch PEUGEOT: Wind- und wetterfest.

Autos müssen nicht nur sicher und komfortabel sein, sondern auch »strapazierfähig«. PEUGEOT-Modelle erfüllen diese Forderung:

- Steinschlagschutz in den Radkästen
- Nichtrostende Blankteile
- 6-Phasen-Lackierung
  1. Reinigung im Entfettungsbad, 2. Phosphatierung, 3. Elektrophoretische Tauchgrundierung – Rostschutz auch in Hohlräumen, 4. Auftrag-Grundierung mit Füllspritzlack, 5. Einbrennlackierung erste Schicht, 6. Einbrennlackierung zweite Schicht.

Für Beratung und Probefahrt: Über 1.000 PEUGEOT-Vertragshändler und Service-Stationen.

PEUGEOT

PEUGEOT – denn ein Endpreis ist besser als Aufpreise ohne Ende.

Zwei Mokes auf Reisen

wegen der engen, winkligen Landstraßen und der unerläßlichen Trinkprobe einige Zeit.

Als wir endlich die Halbinsel von St. Tropez erreicht haben, erwartet uns eine Überraschung, die wohl nur dieser nicht nur vom internationalen Jet Set heimgesuchte Landstrich zu bieten hat: Hier gibt es noch Dutzende von Mokes, die anscheinend täglich benutzt, aber selten gewaschen werden und sich deshalb größtenteils in einem beklagenswerten Zustand befinden.

Dennoch: Der Aufmerksamkeitswert des kleinen Austin ist deshalb hier beträchtlich. Er reicht immerhin aus, die Köpfe der auf teuren Luxusjachten gelangweilt vor sich hindösenden High-Society zu einer kurzen Bewegung zu veranlassen – einen Ferrari oder Rolls-Royce hat hier schließlich jeder, der nicht zum gemeinen Touristenvolk gezählt werden möchte.

Wer keinen Wert darauf legt, Brigitte Bardot zu begegnen, tut gut daran, seine Räder in die auch heute noch unberührte Camargue zu lenken, wo Attraktionen wie die versandete Hafenstadt Aigues Mortes, von der aus einst Ludwig XII. seine Kreuzzüge startete, auf ihn warten.

Zeugen mehr oder weniger ruhmreicher Vergangenheit findet man in Südfrankreich ohnehin auf Schritt und Tritt. Da gibt es beispielsweise die Brücke von Arles, die einst Van Gogh durch sein Gemälde berühmt machte, oder die mittelalterliche Ruinenstadt Les Baux, die man auch noch aus einem anderen Grund unbedingt ansteuern sollte.

Hier befindet sich eines jener Restaurants, die der gestrenge Michelin für würdig befand, gleich drei Sterne für exzellente Küche zu tragen. Keine Frage: Ein Besuch des „Oustaùde Baumanière" lohnt sich; die Spezialität des Hauses – Gigot d'Agneau en Croûte – ist allein schon eine Reise wert. *G.L.*

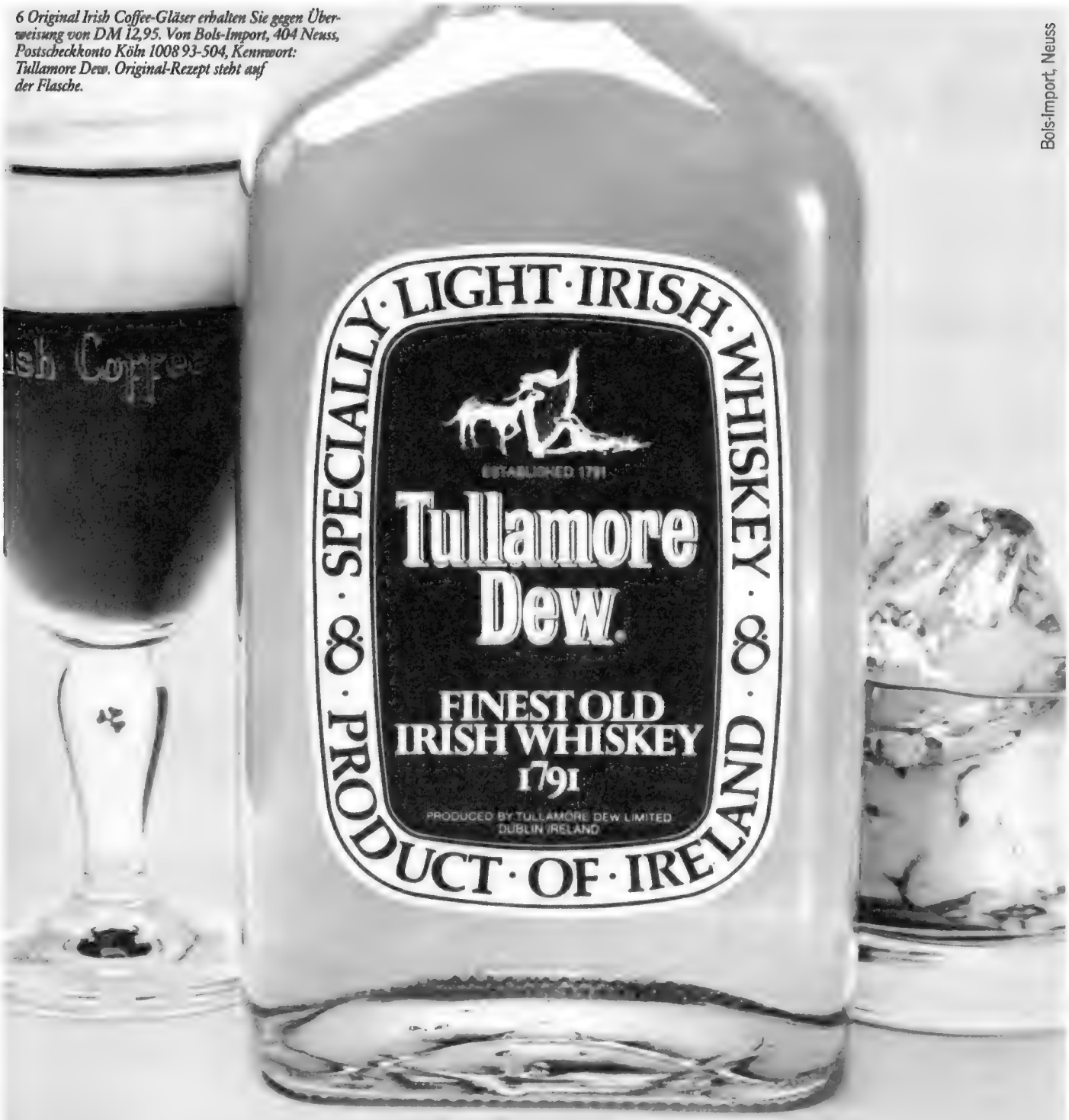
Am Etong de Berre, einem salzigen Binnensee bei Marseille.

Auf der Fahrt zur Ruinenstadt Les Baux.

Zugeknöpft zum Rhone-Gletscher und zum Furka-Paß.

6 Original Irish Coffee-Gläser erhalten Sie gegen Überweisung von DM 12,95. Von Bols-Import, 404 Neuss, Postscheckkonto Köln 1008 93-504, Kennwort: Tullamore Dew. Original-Rezept steht auf der Flasche.

Bols-Import, Neuss



Trink Tullamore Dew. Sprich Tallemor Dju.

Den Namen des größten Irish Whiskey lernt man ganz flüssig.

Nach ein, zwei Schlückchen schmecken Sie schon: Tullamore Dew heißt „Tau vom Tulla-Moor".

Denn er stammt aus dem Irischen Hochland. Wo die Gerste golden, das Wasser klar und die Luft rein ist.

Noch ein Schluck und Sie merken: Tullamore Dew schmeckt so iresinnig gut, daß man nie aus der Übung kommt.

Tullamore Dew. Der Iresinnige Whiskey.

Der Meister und die Macher

Wie Niki Lauda für Ferrari nach elf Jahren wieder die Automobil-Weltmeisterschaft gewann.

Von Heinz Prüller

Ich freue mich für Ferrari. So ehrlich habe ich noch niemandem den Triumph gegönnt." Graham Hill, selbst zweimaliger Automobil-Weltmeister, sprach nach dem diesjährigen Grand Prix von Italien für viele. Nach elf Jahren Knechtschaft, ja oft Spott und Demütigung durch die britische Konkurrenz, hat Ferraris Wappen, das springende Pferd aus Maranello, alle überrannt. Niki Lauda hat für Ferrari den siebten Weltmeistertitel errungen.

Überzeugender als viele seiner Vorgänger. Zum Beispiel:

● Alberto Ascari 1952 und 1953. Der etwas dickliche, eher unsportlich wirkende Mailänder, zwei Jahre lang praktisch unschlagbar, wurde von seinen Fans vergöttert. 1955 stürzte er in Monte Carlo ins Hafenbecken, schwamm selbst an Land, war mit Nasenbeinbruch davongekommen — und starb vier Tage später bei einem Sportwagentest auf mysteriöse Art.

● Juan Manuel Fangio 1956. Der krummbeinige „El Chueco" triumphierte dank seines Stallgefährten und Titelrivalen Peter Collins, der ihm im entscheidenden Rennen (Monza) freiwillig sein Auto abtrat — nachdem der „Maestro" wegen eines Lenkungsdefekts an die Box mußte. Fangio ließ später an Enzo Ferrari kein gutes Haar. „Der Richelieu des Autorennsports", schimpfte er und zählte sogar Sabotageakte an seinem Rennwagen auf, die der Commendatore in seinen Memoiren jedoch mühelos aufklärte.

● Mike Hawthorn 1958. Der flachsblonde Engländer holte damals im letzten Lauf in Casablanca den Titel, weil Stirling Moss ein Boxensignal falsch verstand und er selber in der letzten Runde von seinem Teamkameraden Phil Hill vorbeigewunken wurde. Ein einziger Punkt entschied für Hawthorn.

● Phil Hill 1961. Der Amerikaner kämpfte das ganze Jahr über gegen den Deutschen Wolfgang Graf Berghe von Trips, der Enzo Ferrari zeitweise wie ein Sohn nahestand. Im entscheidenden Monza-Finale verunglückte Trips in der Curva Parabolica tödlich, Hill siegte kampflos.

● John Surtees 1964. Der schmächtige, asketische Engländer brauchte, wie Fangio und Hawthorn, die Schützenhilfe seines Teamkameraden: Lorenzo Bandini schlitterte beim Schlußlauf in Mexico City erst gegen Graham Hills Auspuffrohre, danach winkte er in der letzten Runde Surtees nach vorn. Da gleichzeitig Jim Clark, überlegen in Führung liegend, ausgefallen war, hatte „Big John" den WM-Titel erzittert.

● Niki Lauda 1975. Das war der Triumph der Arbeit, der Lohn aller Mühe — und dank Laudas messerscharfer Logik und Ausdrucksweise gleichzeitig die Entmystifizierung Ferraris. Denn vieles, was früher geschah, ist von Geheimnissen umrankt. Früher, als Ferrari oft sechs Piloten hatte, aber immer nur drei einsetzen konnte, was mörderische interne Konkurrenzkämpfe auslöste.

Da der heute 77jährige Commendatore Enzo Ferrari Italien nie verläßt, nie ins Flugzeug steigt und nie zu den Rennen kommt (seit drei Jahren auch nicht mehr zum ersten Trainingstag nach Monza), waren jene Leute, die ihn an der Rennstrecke vertreten, seit jeher die wichtigsten: Ferraris Rennleiter.

„Tavoni hätte gern ein Herz gehabt, aber er hat keins haben dürfen. Lini war ein ganz gerissener Bursche. Und Dragoni war der Ärgste überhaupt." So analysiert Phil Hill — im Rückspiegel — die Ferrari-Rennleiter. Nach solchen Tyrannen war der Schweizer Dr. Peter Schetty, der Ferrari jahrelanger Geheimniskrämerei entkleidete, eine echte Wohltat. Was mit Schetty begann, wurde durch Avocato Luca di Montezemolo und sein Team weitergeführt. Und mit Erfolg gekrönt.

Aber um Ferrari auf den Gipfel zu bringen, dazu bedurfte es eines Niki Lauda. Kein anderer Pilot hätte das geschafft. „Dear Mr. Ferrari . . ." Nach jedem

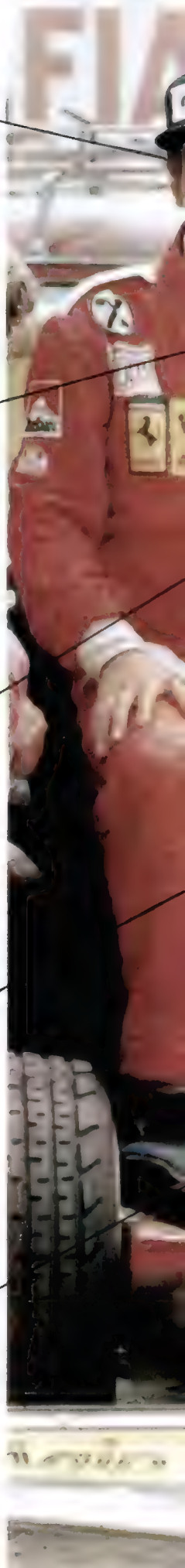
Niki Lauda, 26, Automobil-Weltmeister 1975.

Mauro Forghieri, 40, Chefkonstrukteur, Vater des 312 T.

Ermanno Cuoghi, 40, Laudas Chefmechaniker.

Sante Ghedini, 35, Sportdirektor, Mädchen für alles.

Luca di Montezemolo, 28, Rechtsanwalt und Rennleiter.



12
GOODYEAR

Wenn's lustig war.

Alka-Seltzer® hilft gegen Katergefühl. Denn es wirkt auf Kopf und Magen zugleich. Und es hilft besonders schnell, weil es in Wasser gelöst eingenommen wird. Miles GmbH, Frankfurt.

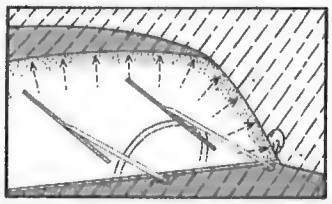
weyer

Aus der Luftfahrt NEU für den Autofahrer

REGEN abweiser

für Windschutzscheiben, Seiten- und Heckfenster.

weyer Regenabweiser bildet einen unsichtbaren, transparenten Film, der auftreffenden Regen in kleine Tropfen zerlegt und durch den Fahrtwind selbsttätig abrollen läßt.



Bessere Rundumsicht bei Regen und Schnee. Kein sichtbehindernder Wasserfilm mehr. Gute Sicht auch bei Abheben der Scheibenwischer.

Mehr Sicherheit bei Regenfahrten durch weyer Regenabweiser.

weyer

4 Düsseldorf 32

Erhältlich im Fachhandel, in Kaufhäusern, insbesondere Kaufhof, Neckermann, Quelle, Woolworth, und bei Ihrer Tankstelle, z. B. ESSO.

WM für Ferrari

Rennen, jedem Test schrieb Lauda dem Commendatore einen Brief: was man nach seiner Meinung noch besser machen könnte. Enzo Ferrari hat nach wie vor alles fest im Griff. Zweimal in den letzten zehn Jahren hat er Ford-Delegationen, die Ferrari aufkaufen wollten, vor die Tür gesetzt. Genauso Marlboro-Leute, deren Sponsorwunsch er brüsk ablehnte: „Meine Autos rauchen nicht."

Manchmal erzählt Enzo Ferrari die Hintergründe, jedesmal mit leisem Kichern zur Pointe. „Aber wenn er spricht, schaue ich immer nur auf seine Krawatten. Weil sie so schön sind", sagt die Lauda-Gefährtin Mariella.

Wie er ursprünglich Opernsänger, Reporter oder Rennfahrer werden wollte, wie eines seiner Rennen durch ein Wolfsrudel gestoppt wurde – all das hat Ferrari in seiner Autobiographie „Meine schrecklichen Freuden" selbst erzählt. Nicht aber, welch karitativer Mensch er ist. Er hat der Gemeinde Maranello eine Schule und ein Schwimmbad geschenkt, baut ihr jetzt einen Fußballplatz und – das wünscht sich Regazzoni schon lange – auch einen Tenniscourt. Gegengabe: Ferrari braucht dafür keinerlei Steuern zu zahlen.

„Wenn der Commendatore wild wird", erinnert sich Peter Schetty, „steigt er noch heute mit seinen 77 Jahren in seinen spezialpräparierten Fiat 127 und glüht die Bergstraße nach Abetone hinauf. Er hat 95 PS unter der Haube, und keiner der Ragazzi, die ihn zum Wettfahren herausfordern, kommt ihm nach." Regelmäßig taucht Enzo Ferrari auch an der Testbahn Fiorano auf, biegt selber hinaus auf die Piste und dreht, mit dem Chauffeur auf dem Nebensitz, ein paar Runden, wobei er anfangs vor Kurven irrtümlich den Blinker betätigt.

Ferraris Fiorano-Zimmer hat einen offenen Kamin und zwei Fernsehapparate: einen für das italienische TV-Programm, einen für die Ferrari-eigenen Kameras auf der Teststrecke. Von der Wand grüßt die Apollo 15-Besatzung. „Mit den freundlichen Grüßen an einen Kollegen", haben die Astronauten dazugeschrieben.

In Ferraris Büro in Maranello, gleich links vom Hauptportal, nach der Stechuhr für die 1320 Arbeiter (davon 120 in der Rennabteilung), hängt ein blumenumrahmtes, beleuchtetes Foto seines Sohnes. Alfredo „Dino" Ferrari ist 1955 knapp 27jährig, an Leukämie gestorben. Enzo Ferraris Frau ist seit vielen Jahren krank. „Aber richtig verheiratet", soll der große alte Mann einmal gesagt haben, „war ich immer nur mit meinen Rennautos."

Doch glauben viele, daß Ferrari einen außerehelichen Sohn hat, Piero, der in der Rennabteilung arbeitet. Dessen Mutter: eine sagenhaft schöne Frau aus Modena, Künstlerin und des Commendatore große Liebe. Sollte einmal die Erbfrage aktuell werden, würden zehn Prozent der Ferrari-Aktien an Piero übergehen und 90 Prozent an Fiat, den Mammutkonzern, der Ferrari seit fünf Jahren mit einer Finanzspritze etwa einer Million Dollar pro Jahr unter die Arme greift.

Die Fiat-Millionen waren der Grund dafür, daß der chronische Formel I-Pechvogel Chris Amon 1969 Ferrari unbedingt verlassen wollte. „Mit Fiat wird Ferrari sein spezielles Image verlieren. Ferrari wird wie Ford", glaubte Amon, „also versuche ich lieber, woanders zu gewinnen." Beim Weggang kam es zur berühmten

Henry M. Betrix*

First Class Men's Line

Betrix for Men . . .
. . . die Herren-Serie
von hoher Qualität,
in sympathisch
männlicher Aufmachung
und
zwei interessanten Duftnoten
„herbfrisch"
und **„extra"**

After Shave Lotion · Pre Shave Lotion
Eau de Cologne · Men's Cream Skin Care · Deo Spray
Men's Soap · Shaving Cream
Vitamin Hair Tonic

*aus dem Hause Ellen Betrix Cosmetic International

WM für Ferrari

Wette von einer Million Lire zwischen Enzo Ferrari und Chris Amon, der überzeugt war: „Bevor Ferrari wieder ein Sieg gelingt, habe ich längst meinen ersten Grand Prix gewonnen." Ein knappes Jahr später war der Amon-Scheck fällig: Ickx (3) und Regazzoni (1) errangen noch 1970 vier Siege für Ferrari – Amon ist bis heute sieglos geblieben.

Ferrari: ein Zauberwort, das nie verhallt. Die Maßschneiderei für Rennwagen hat 1947 erstmals Kundenwagen produziert, drei Stück damals. 1949 waren es bereits 21, unter anderem für König Leopold und Prinz Bernhard. 1952 bis 1956 stieg die Produktion auf 100. Getreu dem Motto: „Wäre Paganini Autofahrer gewesen, er hätte einen Ferrari gelenkt", legten sich Heldentenöre wie Corelli, di Stefano und del Monaco Ferraris zu, dann rollte die Welle der Ferrari fahrenden Filmstars wie Frank Sinatra, Perry Como, Sammy Davis jr., Anna Magnani, William Holden, Jayne Mansfield. Eine steile Linie führte zur letztjährigen Verkaufszahl: 1720.

Insgesamt wurden bis jetzt 13 000 Ferraris gebaut und verkauft. „Trotz Krise und Tempolimit", war Enzo Ferrari schon vor einem Jahr überzeugt, „werden sich jedes Jahr 2000 Männer auf der Welt einen Ferrari leisten können und leisten wollen."

Nicht nur als fahrbaren Untersatz, sondern auch als Souvenir. Immer wieder kommen Bestellungen für alte Formel 1-Ferrari. Kürzlich wurde eine bis auf kleinste Details haargenaue Kopie des Weltmeisterwagens von John Surtees 1964 angefertigt und für etwa 750 000 Mark nach Frankreich verkauft: als Wohnzimmerschrank. Niki Lauda wollte brennend gern einen Haifischmaul-Ferrari von 1961, wie ihn auch Graf Trips gefahren hat, „aber leider sind nicht mehr alle Teile vorrätig".

Für Laudas Weltmeisterwagen 1975 kam ein Kaufangebot eines arabischen Ölscheichs: 300 000 Mark. „Ich glaube, ich könnte den 312 T billiger haben", lächelt Niki. Im übrigen gilt für die Käufer von Museums-Ferraris eine

Ferraris 57 Grand Prix-Siege

1951	England	Froilan Gonzales
	Deutschland	Alberto Ascari
	Italien	Alberto Ascari
1952	Belgien	Alberto Ascari
	Frankreich	Alberto Ascari
	Deutschland	Alberto Ascari
	Holland	Alberto Ascari
	England	Alberto Ascari
	Italien	Alberto Ascari
	Schweiz	Pietro Taruffi
1953	Argentinien	Alberto Ascari
	Belgien	Alberto Ascari
	Holland	Alberto Ascari
	Frankreich	Mike Hawthorn
	Deutschland	Nino Farina
	England	Alberto Ascari
1953	Schweiz	Alberto Ascari
1954	England	Froilan Gonzales
	Spanien	Mike Hawthorn
1955	Monaco	Maurice Trintignant
1956	Argentinien	J. M. Fangio/J. Musso
	Belgien	Peter Collins
	Frankreich	Peter Collins
	England	J. M. Fangio
	Deutschland	J. M. Fangio
1958	Frankreich	Mike Hawthorn
	England	Peter Collins
1959	Frankreich	Tony Brooks
	Deutschland	Tony Brooks
1960	Italien	Phil Hill
1961	Belgien	Phil Hill
	Holland	Graf B. v. Trips
	Frankreich	Giancarlo Baghetti
	England	Graf B. v. Trips

Außen 15° Minus. Innen Behaglichkeit auf Abruf.

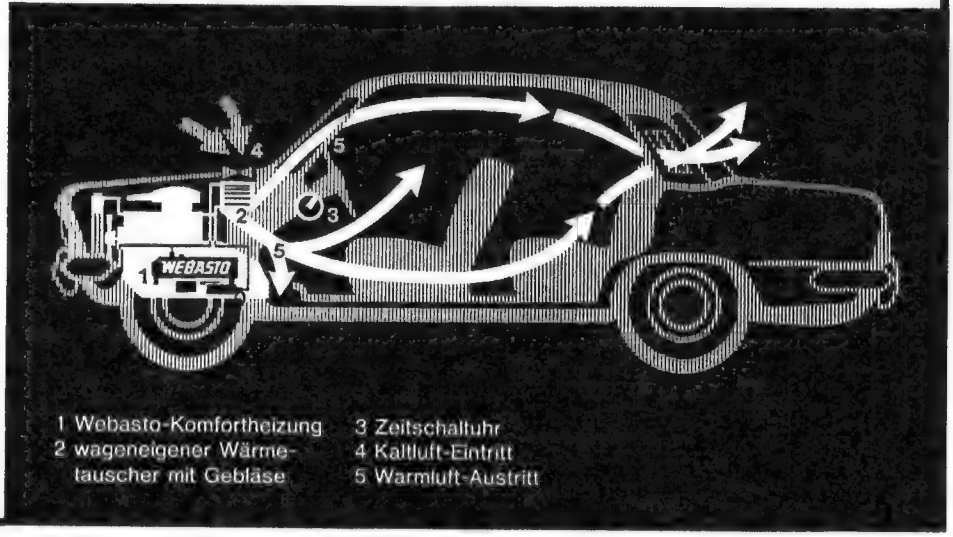
WEBASTO

Eine Webasto-Komfortheizung bringt Wärme für Innenraum und Motor, wann immer Sie wollen. Stellen Sie abends Ihren Wagen ab und die Zeitschaltuhr der Webasto-Heizung ein. Am nächsten Morgen steigen Sie in einen behaglich beheizten Wagen mit klaren Scheiben, aufgetauten Türschlössern und starten den auf Betriebstemperatur gebrachten Motor. Vergessen sind Eisschaber, klamme Finger und der schädliche Kaltstart.

Ihrer Sicherheit, Gesundheit und Ihrem Motor zuliebe – Webasto-Komfortheizung

Wir senden Ihnen gern Prospekte und Preisunterlagen und nennen Ihnen Einbau- und Servicestellen in Ihrer Nähe.

Webasto-Werk W. Baier KG
8031 Stockdorf bei München
Telefon: (089) 8 57 20 11
Telex: 05 23 647



1 Webasto-Komfortheizung
2 wageneigener Wärmetauscher mit Gebläse
3 Zeitschaltuhr
4 Kaltluft-Eintritt
5 Warmluft-Austritt

strenge Vorschrift: Sie dürfen mit Ihnen keine Rennen fahren.

Jene, die Rennen fahren dürfen, dirigiert Luca Montezemolo. Der stellvertretende Generaldirektor ist erst 28 Jahre und hat dreifachen Background: Aristokratie, Geld, Motorsport. Seine Familie entstammt dem knapp tausend Seelen umfassenden Ort Montezemolo bei Turin, lebt aber heute in Rom. Luca: „Mein Vater besitzt große Ländereien in Norditalien und ist Generaldirektor einer wichtigen Agentur, die Grundstücke verpachtet und Weingärten verkauft." Für manche sieht der Ferrari-Rennleiter wie Cesare Borgia aus, „und viele haben mir das auch schon gesagt".

Alles andere als ein Giftmischer, sind Montezemolos Stärken: Intelligenz, Diplomatie, Einfühlungsvermögen und Fachkenntnis, die aus seiner aktiven Rallyezeit stammt. 1969/70 fuhr er im Lancia-Werksteam (dessen Sportchef Audetto, wie berichtet, Montezemolo 1976 assistieren wird). Barbasio hat Luca damals den italienischen Meistertitel knapp weggesehnappt.

„Als Rallyefahrer bekam ich das Auto und Geld. Ich wollte auf Rundstreckenrennen umsatteln, begriff aber zeitgerecht, wieviel das kostet. Da sagte ich mir: Besser, Luca, du wirst ein guter Anwalt." Nach eineinhalb Jahren „Columbia University" in den USA war Montezemolo Doktor der internationalen Rechte.

Er war der ideale Mann, um 1973 Ferraris Neuaufbau zu organisieren. Wie Luca die Lauda-Telefonnummer ausfindig machte und Niki zum ersten Geheimtreffen auf den Londoner Flugplatz beorderte, ist allein ein Krimi für sich. Wenn heute der beste Fahrer der Welt im besten Auto der Welt Weltmeister ist, dann darf Luca von sich sagen: Ich habe die ersten Fäden gesponnen.

Manchmal wird Montezemolo von seinem eigenen Temperament übermannt, etwa in der Boxenstraße von Zandvoort, wo ihn Ronnie Peterson niederfuhr. Aber Luca ist fast diskret gegenüber Chefingenieur Mauro Forghieri. ▷

1961	Italien	Phil Hill
1963	Deutschland	John Surtees
1964	Deutschland	John Surtees
	Österreich	Lorenzo Bandini
	Italien	John Surtees
1966	Belgien	John Surtees
	Italien	Lodovico Scarfiotti
1968	Frankreich	Jacky Ickx
1970	Österreich	Jacky Ickx
	Italien	Clay Regazzoni
	Kanada	Jacky Ickx
	Mexiko	Jacky Ickx
1971	Südafrika	Mario Andretti
	Holland	Jacky Ickx
1972	Deutschland	Jacky Ickx
1974	Spanien	Niki Lauda
	Holland	Niki Lauda
	Deutschland	Clay Regazzoni
1975	Monaco	Niki Lauda
	Belgien	Niki Lauda
	Schweden	Niki Lauda
	Frankreich	Niki Lauda
	Italien	Clay Regazzoni

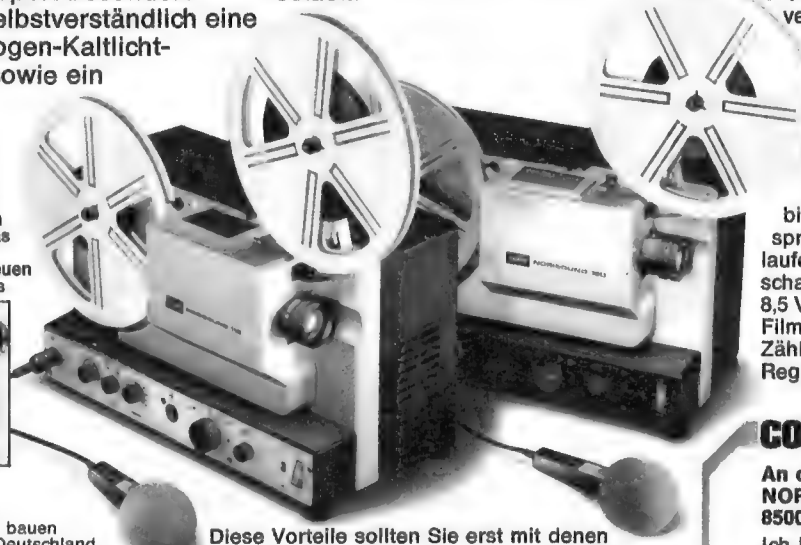
Ferraris sieben Weltmeistertitel

1952	Alberto Ascari (Italien)
1953	Alberto Ascari (Italien)
1956	J. M. Fangio (Argentinien)
1958	Mike Hawthorn (England)
1961	Phil Hill (USA)
1964	John Surtees (England)
1975	Niki Lauda (Österreich)

Problemlos Film-Vertonen

mit den neuesten Super 8-Magnetton-Filmprojektoren NORIS NORISOUND 110/120

Daß NORIS Tonfilmprojektoren ein Optimum an Tonqualität bieten, extrem leise laufen, Ihren Film durch Zahnrollentransport besonders schonen und selbstverständlich eine lichtstarke Halogen-Kaltlichtspiegellampe sowie ein Hochleistungs-Zoom-Objektiv besitzen, können Sie bei einem NORIS Qualitätsprojektor voraussetzen.



Übrigens, informieren Sie sich auch über das NORIS Filmkamera-Programm mit den neuen Direct-Sound-Kameras

Beachten Sie vielmehr die Besonderheiten der beiden neuen NORISOUND 110 und 120. Besonderheiten, die Ihnen die Film-Vertonung erheblich erleichtern: ● Vorprogrammierung des Abstimmungsverhältnisses zwischen Musik und Sprache. Bei der Original-Aufnahme dann nur noch elektronische Fernsteuerung der Trickaufnahme-Mischung vom Mikrofon aus. ● Ferngesteuerte Spracheinblendung durch Einhandbedienung. ● Spielend leichte und samtweiche Musiküberblendung. ● Mithörmöglichkeit aller vorangegangener Aufnahmen bis zur jeweiligen Trickaufnahme. ● Durchsprachemöglichkeiten bei stehendem und laufendem Projektor. ● Echte Lampensparschaltung "Recording light" von 12 V auf 8,5 V zur Film- und Lampenschonung bei der Filmvertonung. ● 4stelliges bildsynchrones Zählwerk mit Nullstellung. ● Beleuchtetes Regiepult.

noris® Wir bauen in Deutschland die meisten Film-Projektoren

für Ihren Film das Beste.

Diese Vorteile sollten Sie erst mit denen anderer Projektoren vergleichen, bevor Sie sich entscheiden. Weitere ausführliche Beschreibungen der NORISOUND-Modelle 110 und 120 lesen Sie in unserem Spezialprospekt. Fordern Sie ihn an. Dann wissen Sie genau Bescheid.

COUPON

An die Firma
NORIS PROJEKTION GMBH, Abt. AS 21
8500 Nürnberg, Postfach 170 107

Ich bitte um Übersendung folgender Spezialprospekte über

☐ NORIS NORISOUND Magnetton-Filmprojektoren

☐ NORIS Filmkamera-Programm

WM für Ferrari

„Wenn er nur ‚buon giorno' sagt, sieht das nach Riesenstreiterei aus", charakterisierte ihn einmal ein Schweizer.

Forghieri hatte schon als Kind überschäumendes Temperament: „Da bin ich von 24 Meter hohen Felsen ins Meer gesprungen." Seit 1962 baut er Rennwagen, 40 Piloten haben in seinen Autos gesessen. Lauda attestiert dem schwarzhaarigen, bebrillten, immer ekstatisch, oft cholerischen Ingenieur: „Mauro ist ein Genie. Der Ferrari 312 T ist seine Erfindung: alles hat er selbst gezeichnet. Ein brandneues Auto mit Forghieri abzustimmen", schwärmt Lauda, „ist ein Traum."

Natürlich, problemlos ist auch Forghieri nicht. „Ich weiß, wie sich das Auto in dieser oder jener Situation verhält", schulmeistert er oft seine Rennpiloten. 1968, in Brands Hatch, rügte er den zweitplazierten Amon: „Wenn du imstande warst, die schnellste Runde zu drehen, wieso hast du dann nicht gewonnen?" Und einmal bemäkelte Forghieri in Fiorano, als Lauda und Regazzoni mit ihren Fiats herumgurkten: „Ihr fahrt eine falsche Linie." Forghieri stieg in sein Auto ... und war sechs Sekunden langsamer. Worauf ihm Lauda eine Wette antrug: „100 000 Lire, wenn du auf irgendeiner Strecke der Welt schneller bist als ich. Du darfst trainieren, soviel du willst. Ich fahre nur eine Runde und schlage dich." Bis jetzt hat Lauda an Forghieri noch nie 100 000 Lire zahlen müssen.

War Forghieri beim Commendatore gerade in Ungnade gefallen, dann kommentierte Jacky Ickx sarkastisch: „Er ist in den Kühlschrank gelegt", und bei seinem Comeback grinste ihn Jackie Stewart an: „Aha, Mauro, aus Sibirien zurück."

Zur Ickx-Zeit glich das Ferrari-Werk oft einem Wetterhäuschen: Hatte man Erfolg, zeigten sich glückliche Ferrari-Menschen, wurden dagegen Rennen verloren, kamen auf der anderen Seite die Fiat-Männer heraus. Fiat-Ingenieur Colombo kämpfte allerdings mit dem Rücken an der Wand: gegen die in Italien immer drohenden Streiks. Einmal mußte Jacky Ickx seinem Team deswegen ein Notquartier in Belgien besorgen. Peter Schetty: „Ferrari hat Mechaniker, die weinten, wenn ihr Auto an den Start durfte." ▷

Nie außerhalb Italiens und nie bei Rennen: Commendatore Enzo Ferrari.

Laudas Lebensgefährtin: Mariella.

Schweizer Teamgefährte: Clay Regazzoni.

Dethleffs '76

Der Dethleffs-Start in die neue Saison!

Noch schöner, noch attraktiver, noch preiswerter die Caravans der Saison 1976!

z. B. Camper Luxus 390 nur DM 6 995.– (empf. Preis) einschl. Kühlschrank ● Gasheizung ● Geteilte Eingangstür ● Doppelfenster ringsum ● Gaslampe ● el. Wasserversorgung und vieles mehr!

Fordern Sie gleich kostenlos Farbkatalog an!

Dethleffs Wohnwagen KG
7972 Isny/Allgäu, Postfach 1180 B

Das Programm

ANSA-SPORTAUSPUFFANLAGEN mit ABE

STILAUTO-LEICHTMETALLFELGEN mit TÜV-Bescheinigung

MILLE MIGLIA-LEICHTMETALLFELGEN mit TÜV-Bescheinigung

RAID-LEDERLENKRÄDER – VICTOR-LEDER-LENKRÄDER mit TÜV-Bescheinigung

Fordern Sie unser Angebot an!
Es lohnt sich!

Rennsport-Zubehör GmbH, 6831 Reilingen, Sauerbruchstr. 3 + 6, Tel. 0 62 05 / 67 67, Telex 04 65 980

Diese Tablette ist stärker als Ihr Kopfschmerz

Und sie hilft schnell. Auch bei Zahnschmerzen, Monatsbeschwerden, Wetterfühligkeit und bei fieberhaften Erkältungen. Das Gefühl der Abgeschlagenheit geht vorbei, und schon bald nach Einnahme der Spalt-Tablette fühlt man sich erleichtert und wohl. Die hervorragende Kombination der Wirkstoffe ist einer der Gründe für ihren Erfolg. Was die Spalt aber vor allem zu Deutschlands meistverlangter Schmerztablette gemacht hat, ist ihre außerordentlich gute Verträglichkeit. Spalt schont den Magen und die Nieren.

Wußten Sie, daß man über Spalt so viel Gutes auf einmal sagen kann?

Keinem anderen Schmerzmittel in Deutschland wird so oft vertraut wie Spalt. Spalt hilft schnell.

Jetzt neu: Winterkatalog 75/76 für Caravaner und Camper. Kostenlos.

Der druckfrische t.e.-Zubehörkatalog Winter 75/76 zeigt auf mehr als 30 Seiten Europas größtes Angebot für Caravan- und Camping-Spezialzubehör. Mit Preisen, die Sie kaum für möglich halten.

Schreiben Sie uns heute noch. Oder rufen Sie uns an. Der Katalog kommt sofort.
t.e.-Zubehörzentrale
433 Mülheim
Kölner Straße 37
Telefon (0208) 485051

te CARAVANS

ABARTH-Hochleistungsauspuffanlagen für bessere Beschleunigung. Das bedeutet Sicherheitsreserve beim Überholen. Lange Lebensdauer, sportlich-elegante Chrom-Doppelendrohre. Für über 100 PKW's TÜV-zugelassen (Allg. Betriebserlaubnis).

OMT-Treibgasanlagen. Jetzt kann Ihr Fahrzeug auf Treibgas umgestellt werden. Hohe Leistung, Einsparung, Motorschonung, umweltfreundlich. Wichtig: Umschaltung während Fahrt von Benzin auf Treibgas = doppelter Aktionsradius. Keine Motoränderung. Einbau durch Vertragswerkstätten, mit TÜV-Abnahme. Es lohnt sich.

NGK-Zündkerzen für höchste Leistung, mit extrem hohem Wärmebereich dank Kupfer-Nickel-Elektrode. Kein Verölen, kein Überhitzen.

SPRINT-Luftfilter bringt Mehrleistung, da Luftwiderstand reduziert. Superleicht, Filtereinsatz auswaschbar und immer wieder zu verwenden.

WEBER-Vergaser, elastisches Fahren, lochfreies Beschleunigen, wirtschaftlich im Verbrauch. Für Spitzenleistungen. Nicht mehr aus dem Motorsport wegzudenken.

Prospekte kostenlos – bitte PKW-Type angeben.

NÖLDEKE GMBH
775 Konstanz, Theodor-Heuss-Str. 36, Postfach 5130

Bitte ausfüllen, ausschneiden und einsenden an: DIE WELT, Abt. Stellenservice, 2 Hamburg 36, Postfach

Mehr als 70 Prozent aller WELT-Stellenangebote stehen gleichzeitig in keiner vergleichbaren Zeitung. Sie finden sie nur in der WELT.

Wertscheck für Berufs-Chancen in Süddeutschland, in Westdeutschland, in Norddeutschland

Bitte schicken Sie mir vier Gutscheine für je 1 Exemplar einer WELT-Samstag-Ausgabe mit dem großen überregionalen Stellenanzeigenteil für Fach- und Führungskräfte.

Name: _____

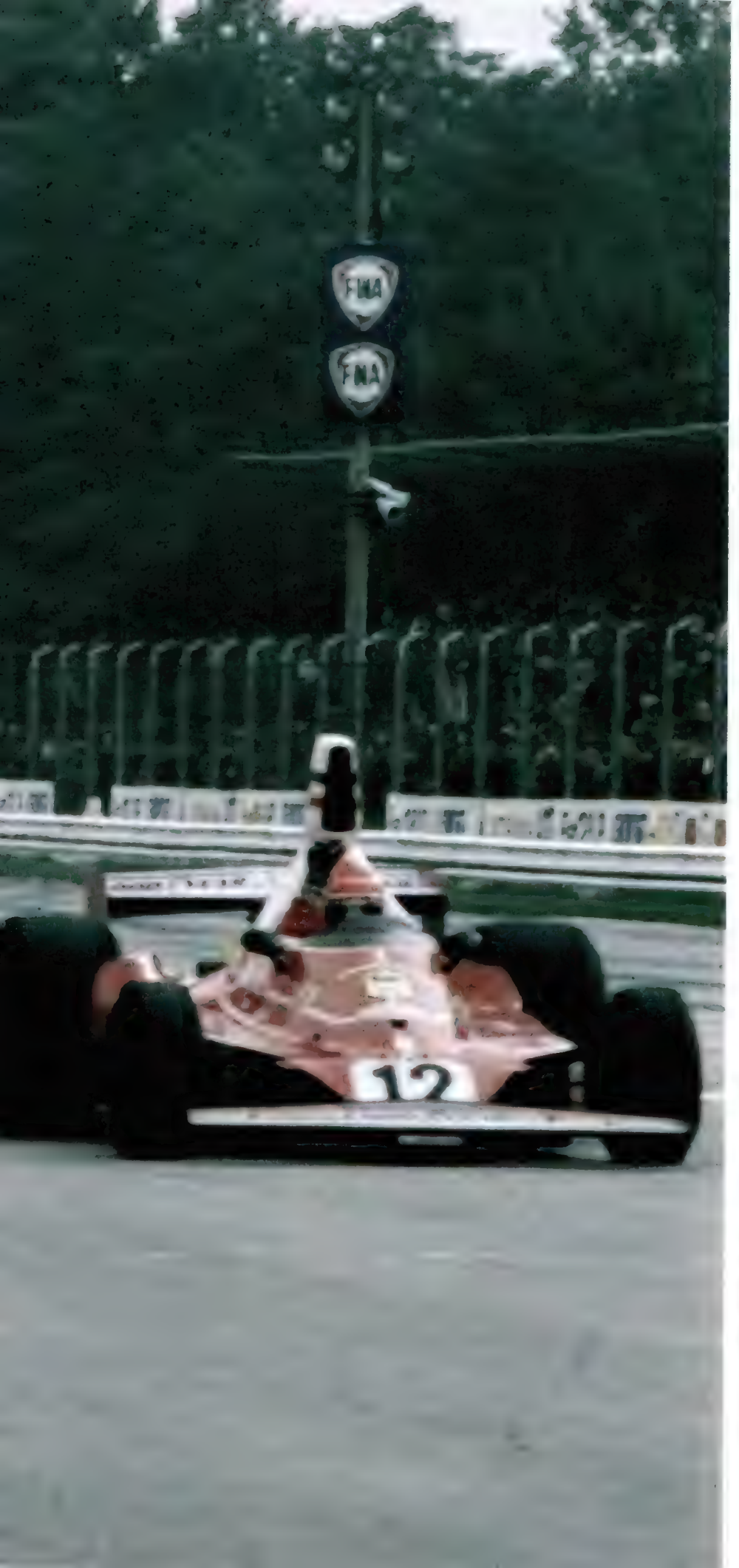
PLZ/Ort: _____

Str./Nr.: _____

_____

DIE WELT

Den besten von
allen waren und sport
Monza 7. Sept. 1975



WM für Ferrari

Ferrari hat diese Monteure immer noch. Ermanno Cuoghi, der früher im Porsche-Team von John Wyer für Siffert und Rodriguez gewerkt hatte, mit seiner Charles-Bronson-Stimme: „Phantastisch, wenn man weiß, wofür man arbeitet: für jemanden, der weiß, was er redet (Montezemolo, Forghieri) und für jemanden, der haargenau weiß, was er will (Lauda)." Niki über seinen „Capo": „Je näher das Rennen rückt, desto unruhiger wird er. Aber je mehr er arbeitet, desto mehr lacht er."

Bei den Testfahrten oft dabei: ein vogelgesichtiger Mann, der wie ein Landstreicher aussieht, aber insgesamt 50 Tankstellen besitzt und früher Motorradrennen fuhr: Lauda und Regazzoni nennen ihn aber nie „Guglielmo", wie er wirklich heißt, sondern „Alletone" (Heckflügel). Denn dieser Mann bastelt die Ferrari-Flügel, ehe sie in Pininfarinas Windkanal getestet werden.

Moment des Triumphes: Weltmeister Lauda wird in Monza abgewunken.

Einer der Wichtigsten aber ist Sante Ghedini, Ferraris „Mädchen für alles", eingetreten zu einer Zeit, in der Ickx sagte: „Ferrari braucht jetzt viele Hämmer, die auf Ambosse schlagen." Heute ist Ghedini nicht nur Sportdirektor, sondern ein unbezahlbares Managertalent: immer gehetzt, kümmert er sich von Hotel- und Flugbuchungen über Regazzonis Pingpong-Tisch bis zu den Polyester-Schikanen, die er in Fiorano immer wieder aufstellen muß, wenn Lauda und Regazzoni „Spanien oder Monte Carlo simulieren".

Zehntausend Testkilometer haben bei Ferrari die Weichen wieder auf Sieg gestellt. Als Lauda und Regazzoni 1974 die Weltmeisterschaft wegen unglaublichem Pech, lächerlicher Defekte, kleiner Irrtümer und Fehler verloren, hatte Enzo Ferrari seine Mannschaft und einige Freunde in ein Modeneser Restaurant geladen: „Zuerst erneuern wir unseren Treueschwur vom letzten Jahr. Und dann versprechen wir uns, daß unser Werkzeug auch nächste Saison das gleiche bleiben wird: das Werkzeug der Arbeit."

Was sich 1976, wofür Lauda garantiert, nicht ändern wird.

Auto Markt

Bezugsquellen Günstige Gelegenheiten

Preisliste: Nr. 28,
gültig ab 1. Oktober 1974

Gewerbliche Gelegenheitsanzeigen und Stellenangebote
1 mm Höhe bei 43 mm
Spaltenbreite DM 11,75
zuzüglich 11% MwSt.
Preise gültig bis Heft 26/75.

Private Gelegenheitsanzeigen und Stellengesuche
1 mm Höhe bei 43 mm Spaltenbreite DM 6,30 inkl. MwSt.

Chiffre, falls bestellt,
DM 5,– inkl. MwSt.
Chiffre-Zuschriften bitte ausreichend frankiert mit deutlicher Angabe der Chiffre-Nummer auf dem Briefumschlag an auto motor und sport,
7000 Stuttgart 1,
Postfach 1042, senden

H = Gewerbliche Anzeigen, die nur mit Telefon-Nummer erscheinen.

Anzeigenschluß für die nächsten Ausgaben

Heft 23 erscheint am 8. 11.
Anzeigenschluß ist am 15. 10.
Heft 24 erscheint am 22. 11.
Anzeigenschluß ist am 28. 10.

Alfa Romeo

ALFA-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht.
Norbert Schmidt, 415 Krefeld,
Ispelstraße 35, Telefon 0 21 51 / 3 59 94

Alfa-Motoren, 1300–1600–1750, gen.-überh., im Tausch ab DM 1420.–. Tel. 0 26 24/73 18 ab 19 Uhr. 50 078

2000 Spider, Bj. 72, Motor 18 000 km, alle Extras, topfit, an Liebhaber verkauft. Tel. 0 25 06/4 09 (od. Tausch gg. 911 S Targa ab 73 m. Wertausgl.) 50 062

Neuteile für 1300–2000: Kolben u. Büchsensatz ab 195.– DM, Auspuff kpl. 195.– DM. Tel. 0 26 31/5 30 18. 50 037

Alfa Gebr.-Teile-Verkauf, Unfall-Pkw ges. Tel. 07 11/60 60 86. 50 034 H

Alfa Romeo AT-Motoren mit Garantie: Beispiel: 2000 ccm, DM 2088.– u. sämtl. andere Ersatzt., Auspuffanl. sehr günstig. Tel. 0 45 41/58 23 ab 17 Uhr. 50 040

AUTO-NEUSER
85 Nürnberg, Röthenstelg 2–4
Leistungsstark in
● VERKAUF – REP. – E.-TEILE ●
Wollen Sie einen ALFA ROMEO, rufen Sie uns einfach an:
Telefon 09 11 / 3 69 49 / 0

Alfa Montreal, grünmetallic, Color, el. Fenster, Radio, 45 000 km, VB 13 850.–. Inz. mögl. T. 02 31/25 54 55 69 835

Sprint Speziale „SS" Rar. 61, kein TÜV, fahrbereit, Mot. ca. 15 000 km, Preis VB. Tel. 030/2 51 75 75 69 836

MONTREAL, silbermet. Topzustand, Mod. 73, 45 000 km, Stereo, Sportauspuff, etc. 14 900 DM. T. 02 11/79 84 72 ab 20 Uhr. 69 837

Scorpion 1300, Bj. 69, VB 2500.– DM. Tel. 0 21 51/4 13 57 69 880

Eine Berlina, Vorführwagen, viel Komfort, weit unter Preis, Telefon 0 60 48/4 44. 50 088

1600 GTJ, 11/74, 30 000 km, 185/70, 2-1-Sitze, Radio, 12 400.–. 0561/41248. 69 733

Alfetta 1800/115 PS, weinrot, sehr günstig. Tel. 0 60 48/4 44. 50 090

Alfetta GT, 0 km, umständehalber weit unter Preis. Tel. 0 60 48/4 44. 50 091

Unser Sonderangebot
2000 GTV-Einspritzer, 116 PS, Normalbenzin, 5-Gang, Verbundgl., heizb. Hecksch., autom. Gurte
nur DM 16 800.–
auto czakert
LANDSHUT · TEL. 0871/23310
50 070

Alle Teile v. U-Spider billig abzugeb. Tel. 05 41/1 32 87. 50 109

Su. Hardtop Alfa Spider, C. Freundlich, 7 Stgt. 1, Albr.-Dürer-Weg 6. 69 732

Berlina 2000, grün-metallic, Kaufvertrag wegen BW abzugeben. Telefon 0 60 48/4 44. 50 089

GTA 1300, Bj. 72, m. Kotflügelverbr. f. 9"-Fig., Motor 98 PS, Spitze 200, gel. 40 000 km, an Liebhaber abzug. VB 9000.–, Chiffre A 21/69 734

Suche Colorgl. f. GT, T. 06 61/85 23 31 69 881

Montreal, 73, 43 000 km, Klimaanlage, el. Fenster, VB 16 000.– DM, Telefon 0 71 56/79 39 69 735

Montreal 74, Spider 2000, 74. Tel. 07 11/24 62 20. 69 882

AR 2000er Motor, garantiert erst 7000 km, orig. Conrero prepar. 153 PS, DM 2800.– VB, sowie **2000er Motor,** 32 000 km, DM 1700.– + Sperrdiffer. Tel. 06 11/78 86 79 tägl. bis 8.15 Uhr oder spätabends. 69 883

Alfa Romeo Montreal, 5/74, 25 000 km, VB 17 000.–; T. 0 24 61/33 39. 69 884

Berlina 2000, 11/71, guter Zust., günstig abzugeb. 0 24 05/56 30. 69 885

Ankauf sämtl. Alfa Romeo zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 69 886

ALFA ROMEO AT-MOTORE 1300, 1600, 1750 und 2000, Prüfstand gel, m. Gar. zu verk. T. 0 60 73/95 07 50 031

Motor 2,6 zerlegt, kompl z. verk. Tel. 0 21 24/5 44 34. 69 619

Alfetta-Gebrauchtteile günstig z. verk. Tel. 0 60 43/86 32. 69 621

1600 Spider, Bj. 5.75, 13 000 km, rot. Tel. 0 22 02/3 64 88. 69 622

2000 GTV, 9.75, met. Lack, getönte Scheib., Klimaanlage, 1900 km, Stereo Cass., NP 22 500.– f. VB 20 000.– abzugeben. Tel. 0 63 41/40 39. 69 623

Verk.: Alfa 2000 GTV, Bj. 71, 75 000 km, div. Extr., unfallfr., **neu lackiert,** VB 7770.–. Tel. 09 61/4 34 40. 69 624

Suche 2 schw. Sitze, re. u. li., aus 2000 GTV. Tel. 0 74 52/51 80. 69 596

Alfetta GT mit Zubehör, 3.75, 9000 km, f. 15 800.– günstig abzugeben. Tel. 0 60 43/86 32. 69 620

2 Motoren 1300, 1 Gehäuse m. Autodelta 2 L, GTAM Reihenbuchsen u. Vergaserkolben, 12 Satz Doppelvergaser. Tel. 0 21 24/5 44 34. 69 541

Suche guterh. Alfasud zu kaufen. Chiffre A 21/69 485

Alfa Romeo Montreal, Bj. 5.75, neuw., 1300 km, billigst abzug. Auto-Lang, Manching, Tel. 82 24+4 24. 69 480

Alfa Barankauf 0 72 31/4 09 01. 69 542 H

Giulia S. 1300, 1a-Zustand, Bj. 72, z. verk. Tel. 02 31/43 65 45. 69 481

2000 Berlina Lim., Bauj. 8.72, 1. Hd., 56 000 km, Preis 7000.–. 0 53 24/15 52. 69 433

Sämtl. Teile v. Unf.-Giulia billig abzugeben. Tel. 0 98 61/38 40. 50 208

Alfa Romeo 2000 GTV, schwarz. Colorschw., opt. Gr. 1, nur vordere Plaz., Steinmetz-Tuning, zu verkaufen. Tel. 02 11/79 12 39. 50 209

Alfa Romeo 1750 GTV, 113 PS, 38 000 km, 1. Hand, in 1a Zustand, metallicsilber, dunkelbraune Lederpolsterung, Radio- u. Sicherheitsgurte, z. Höchstangebot zu verk. Tel. 0 72 21/2 56 20. 50 210

Alfetta, Bj. 7.74, TÜV 7.77, 6000 km, weiß, Stereo, Radio, Halogen, 1a Zust., unf.frei, 3200 unt. Neupr., dringend abzugeben. Tel. 0 97 27/6 31. 50 211

A. R. 2,6 Spider m. Hardtop z. Ausschl., 900.–. Tel. 0 76 31/7 29 11. 50 206

Berlina 2000, Mod. 72, TÜV 12.76, Bestzustand, Radio, div. Extras, DM 4800.–. Tel. 0 21 01/2 11 90. 50 112

1600-Motor (überh.) mit Getriebe DM 1200.– u. aus Unfallwagen sämtl. Teile f. 2000 GTV Berlina, bl.l., zu verk. Tel. 02 11/37 95 23. 50 113

Alfa Romeo Montreal, 2.75, 11 000 km, goldmetallic, Radio, VB 24 000.– DM, evtl. wird Carrera mit Wertausgl. in Zahlg. gen. Tel. Fulda 05 61/5 23 94. 50 114

1300 GTJ, Bj. 9.71, Farbe schwarz, TÜV 9.77, Masch. 20 000 km, Kotfl. verbr. b. 9 J., Überroll.b., Recaro, Hosentr., VDO-Armat., Lederl., 51/2 J ATS; 185er Reifen, Halog., Stereo, Ölwannensch., alles TÜV, VB 9500.–. Tel. 0 27 22/88 14. 50 115

Alfasud S, Neuwagen, NP 10 678,–. verk. umständeh. 8950.–. Chiffre A 21/50 117

Suche preisw. 2000 Spider mit Unfall- od. Motorsch. Angeb. T. 0 21 03/5 26 78. 50 118

Suche Hardtop für 1750 Spider, Fastback. Tel. 0 51 09/76 42. 50 116

Amerikanische Wagen

Vergleichen Sie!

Monza 2+2	DM 20.787,–
Camaro Sport Coupe	DM 18.648,–
Camaro LT Coupe	DM 20.538,–
Firebird Formula 400	DM 21.978,–
Corvette Stingray	DM 31.635,–
Mercury Monarch Ghia	DM 21.645,–
Caprice Classic Lim.	DM 24.978,–
Impala Station Wagon	DM 23.868,–
Oldsmobile Cutlass	DM 24.439,–
Cadillac Eldorado	DM 41.625,–

1976er Modelle. Direktimport Neuwagen in Export-Ausstattung inkl TÜV, Zoll, Fracht, Mwst. Alle weiteren Modelle auf Anfrage

USAutomobile
MAAK + CO · 2 Hamburg 1 · Amsinckstr. 39
(ADAC-Haus) Tel (040) 24 34 35 + 24 35 01

Beim größten deutschen Händler
GM **CHEVROLET · PONTIAC BUICK · OLDSMOBILE CADILLAC 76er Mod.**
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034
50 178

Oldsmobile Typ 442 Coupé, 7,5 l, 274 PS, Bj. 70, alle Extras, neu bereift, Farbe: goldgelb, innen schwarz, sehr seltenes Modell, TÜV bis Ende 76, VB 6500.– DM. G. Kaut, 8 München 71, Josef-Schwarz-Weg 10. 50 063

US-Import 1976
Ford Mercury Monarch
in fast allen Ausführungen zu besten Konditionen ab Lager lieferbar.
Auch für Händler interessant!
AUTOHAUS AM HANDWEISER
4 Düsseldorf-Heerdt, Burgunder Str. 17-19
Telefon 02 11 / 50 40 96

Liebhaberfahrzeug, **Ford Galaxie Cabrio,** voll elektr., kompl. überh., VB 3500.– DM. Tel. 0 29 28/4 48. 69 737

Wir zahlen Bargeld für amerikanische Gebrauchtwag. ALLSTATE MOTORS, Wiesbaden, Tel. 0 61 21 / 30 00 01

Thunderbird Cabrio, 64, 1a Zust., v. Ersatzteile, zu verk. Tel. 040/31 32 04. 69 838

COERPER AUTO EXKLUSIV
Wagen für den anspruchsvollen Fahrer
Verkaufs- und Ausstellungsräume:
4 Düsseldorf-Heerdt (a. Handweiser)
Burgunder Straße 30
Tel. 02 11/50 16 05 oder Verwaltung:
Tel. 02 101/46 18 13

Sammler bietet für 8500.– DM Dtschl. schönsten Lincoln Continental an. Techn. u. opt. in 1a Bestzust., silber m. schwarz, Lederausst. schwarz, Servol., Aircond., Fenst. el. u. get., TÜV 77, Tel. 02 21/21 84 58 u. 58 19 99. 69 736

Mustang Mach 1, Bj. 70, 24 000 km, TÜV 8.77, Extr., 1a-Zust., DM 5500.–. Tel. 0 72 63/54 13 od. 0 61 51/6 61/7 40. 69 434

AMERIKANISCHE WAGEN
Aggregate u. Ersatzteile
für alle gäng. amer. Pkws vorrätig
MAIERS MOTORS KG
6382 FRIEDRICHSDORF 3
An der Autobahn, Tel. 06175/334

Buick, Bj. 49, DM 3900.–. Tel. 0 61 31/3 15 80. 69 625

Zugfreie Frischluft

AIR-PRESS®
Paßform Regen- und Windabweiser DBGM für Autoseitenfenster aus vacuumverformtem Acrylglas.

- Frischluft bei jeder Witterung und Jahreszeit
- wirksame Belüftung verstärkt die Heizwirkung und verhindert Beschlagen der Scheiben
- direkter Abzug verbrauchter Luft
- vermindert Verschmutzung der Seitenscheiben bei Regen
- in getönter Ausführung idealer Sonnenschutz

Einfache Montage ohne Bohren und Schrauben!

Erhältlich im Zubehörhandel und bei Ihrer Werkstatt
Bezugsnachweis und Prospekt durch:
Seibert Industrietechnik GmbH
1 Berlin 12 · Bismarckstr. 31 · Tel. 030/343 22 73
Handler bitte Angebot anfordern

Trans-Am, Bj. 71, V8, ca. 300 PS, TÜV 77, Spoiler, VB 12 000.–. Tel. 0 21 51/6 17 28. 69 482

Tausche Cadillac Fleetwood, Bj. 63, geg. amerk. Stationwagen, oder zu verkaufen. Tel. 07 31/38 46 85. 50 119

Aston Martin

Aston Martin V8
Import u. Service. Merz u. Pabst Automobile, 7 Stuttgart, Alexanderstr. 46, Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07 21905

Aston Martin DB 4, Inzahln. Landrov.-Benziner. Tel. 0 76 34/88 19. 50 120

Audi NSU

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUDI 80/80 GL.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

AUDI 100 S Coupé, Bj. 3.73, wie neu, für DM 9800.–. Pkw in Zahlung. Tel. 0 71 81/6 15 65 oder 6 21 17. 69 741

Liebh.-Stück, 1a. 1200 TT, TTS-Fahrw., 60 000 km, Mot. 40 000, m. all. erdenkl. Zub., VHB 3500.–. Tel. 0 89/98 19 21. 69 742

300° Nockenwelle f. Audi 100, z. verk. Tel. 0 89/7 14 36 16 nach 19 Uhr. 69 743

TT Mot. neuwertig. Tel. 0 23 54/24 61. 69 839

BEI MANI HAASE: **Für Audi 50 GL Gruppe 1,** 1 Satz Slicks mit Felgen 1000.–, 1 Satz Regen mit Felgen 1100.–, 1 Diff.-Sperre 1100.–, 1 Satz Koni-Stoßdämpfer 300.–, 1 Satz Bilstein-Stoßdämpfer 300.–. M. Haase, 41 Duisburg 46, Giesenfeldstr. 15. 69 618

Audi Barankauf 0 72 31/4 09 01. 69 540 H

Verk. RO 80 Motor u. Getriebe geg. Höchstangebot. Tel. 0 47 16/11 95. 69 594

2 Weber neuw. 240.–, 1 Ansaugrohr neu 200.–, 1 Stabi hinten neu 60.–, 2 Zylinder ⌀ 78,5 250.–, 2 Zylinder ⌀ 78 150.–. 2 TTS-Trommeln 50.–, 1 TTS-Nocke 60.–. Tel. 02 01/58 79 77. 69 435

Wankel-Spider, gebr. Ersatzteile-Verkauf. Tel. 0 62 21/4 59 11. 69 486

NSU 1200 TT, 1300 ccm, Spiess-Mot., ca. 120 PS, 2 Satz Racing, 12", für Slalom u. Bergm., vielen E-Teilen, auch in kleinen Teilen sowie Anhänger zu verkaufen. Tel. 0 70 44/52 35. 69 436

Gelegenheit 1200 TT, 75 PS, 1. Hd., TÜV 77, Mot., Lack neu, gr. Ölküh., Kotfl.verbr. H1, usw., Pr. 3500.– DM VB, 2 x DDH 40 300.– DM, Rennfed., 80.– DM. verk. Tel. 0 21 51/77 76 18. 50 121

Ro 80, Bj. 72, ATM 15 000, Rad., TÜV, SSD, Tausch m. Alfasud, Audi 50 od. 6900.– DM. B. Rieper, 2 Wedel, Mühlenstraße 2. 50 122

Gelegenheitskauf! NSU-TT für Rennen geeignet (tuning-nothelle) z. verkaufen, DM 6000.–, m. Anhänger. Tel. 06 21/75 50 62. 50 127

TT-Mot. sucht Martin. 2162 Mittelnkirchen 131. Tel. 0 41 42/23 39. 50 212

2299.–, Ro 80, sehr gepflegt, rundum Colorverl., gute Bereifung, autom. Gurte, Radio, Simmering defekt (DM 250.–) fahrbereit. Thomas S., 6751 Neuhemsbach, Schloßbergstr. 8. 50 123

Austin

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für AUSTIN Mini MK I, MK II.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

AH 3000 MK II, orig. 46 000 km, TÜV 77, VB 9600.– DM. Tel. 0 47 21/4 63 40. 50 055

Minipreise für gebr. Teile. Tel. Düsseldorf 82 70 45 od. 0 21 05/44 96. 50 039 H

3 Ltr. Healey-Gebrauchtteile zu verk. Tel. 0 29 43/25 86. 50 038 H

Verkaufe 1a **Innocenti Mini 1001,** 15 000 km, Motor 0km (Garantie) unfallfrei, blau + goldmet., DM 5800.– VB. Tel. 0 23 03/8 20 14, 17–19 Uhr. 69 738

Liebhaber! **Austin Froschauge,** Bj. 58, TÜV 11.76, DM 2000.– z. verk. Tel. 0 61 08/6 96 10. 69 739

Verk. Mini 1100, 1300, Tausch-Getriebe, DM 690.–. Tel. 0 51 51/1 36 26. 69 887

AUSTIN Healey 3000 MK III, rechtsgesteuert, zu verk. Preis 6500.– DM Tel. 0 89/2 60 83 81. 69 840

Tuning- u. Rennteile, Longman-Kopf, Stoßd. usw. Tel. 0 25 93/72 90. 69 888

British Car Centre H
Austin-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen ges. Tel. 02 71/5 43 03.

Englandreise s. Veteranen. 50 000

Lieben Sie Frösche? Ich verk. gut erhaltene Froschaugensprite, Bj. 59, TÜV 76, alle Dächer, rechtsgelenkt. VB 2000.– DM. Tel. 09 11/70 60 23. 69 543

Rarität! **Austin,** 3 Ltr. Lim., Autom., einmalig in der BRD, 22 000 km gel., z. verk. Tel. 0 53 51/38 92. 69 595

Healey Sprite, gut erh., TÜV 76, Mot. gen.-überh., div. Ersatzt., VB 2000.–. Tel. 0 73 07/65 87. 69 437

Verk. opt. Innoc. 1300, alles TÜV-eingetr. Tel. 0 61 51/14 83 95. 69 483

Suche 4 Chromspeichenr. f. AH 3000 MK III i. tadell. Zust. T. 0 41 93/73 06. 69 484

Sprite Froschauge, TÜV 8.77, z. verk. 4500.–. Tel. 0 89/39 94 92. 69 438

Suche Austin/Morris 1800 MK II oder Mot. T. 0 63 24/18 45 ab 17 Uhr. 50 124

Getriebe Austin 110, zu verkaufen, neu. Preis VB. T. 02 21/50 46 86. 50 207

Frosch, § 77, verk. o. Tausch. Tel. 0 74 86/3 70. 50 125

A. H., 3 Ltr., MK II, 62", TÜV 11.76. Tel. 0 52 45/96 89. 50 126

BMW

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie
1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für BMW 1600 bis 2002.

SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Geschmied. Kolb. f. 2 u. 3 Ltr.-Motor, Teilemot. 165 PS. Tel. 0 91 31/6 53 06. 50 074

BMW V8, Bj. 1955, Bestzustand, Preis VB. Anfr. Tel. 0 54 26/21 05. 50 086

Su. 525/3.0, Motsch. T. 0 91/6 53 06. 50 075

28 CS 70, Rost, 6000.–. 0 91 31/6 53 06. 50 076

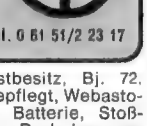
MOTOREN, al. Typ., überh., z. B. 25/2800–1700.–. T. 0 91 31/6 53 06 50 077

BMW-Unfallwagen Barankauf. Tel. 0 26 71/77 82. 50 044

EDELSTAHL-AUSPUFFANLAGE
m. mehrjähriger Garantie
- absolut rostbeständig –
- höchste Festigkeit

f. alle BMW 02, komplette Anlage m. Hosenrohr, Vor- u. Nachschalldämpfer, DM 464,–

LEDERLENKRAD FORMEL
f. alle BMW 02 m. TÜV-Besch. DM 164,28



kissel automobiltechnik
61 Darmstadt
W.-Leuschner-Str. 36, Tel. 0 61 51/2 23 17

BMW Cabriolet, Erstbesitz, Bj. 72, 86 000 km, bestens gepflegt, Webasto-Zusatzheizung, neu: Batterie, Stoßdämpfer, Federbeine, Dach bezogen gegen Höchstgebot. Tel. 0 30/3 05 30 91. 69 744

BMW 3.0 CSL, Bj. 73, 21 000.– DM. Schorsch Meier GmbH, 0 89/52 10 55. 69 745

BMW 3.0 CSi, Bj. 72, 70 000 km, polaris, techn. u. opt. Bestzust., scheckheftgepflegt, BBS + 205er, Vollstereo, DM 15 000.– + 11% MwSt. Tel. 0 71 41/3 69 91 ab 19 Uhr. 69 746

Suche BMW 2000, Autom., Bj. 71–72. Tel. 0 71 91/35 55. 69 747

Bertone 3,2, 1966, nicht fahrbereit. 750.– DM. Köln Tel. 02 21/49 36 06 od. unt. Chiffre A 21/69 748

Suche BMW 2002 ohne Motor, Bj. 75, eventuell leichter Schaden. Tel. 0 98 42/22 68. 69 749

BMW 3.0 Si, Bj. 74, 34 000 km, rotmet., 7"-Felgen, Blaup. Berlin, Schiebed., Colorgl., Bilsteinfahrw., Servol., VB DM 21 000.–. Tel. 0 21 75/13 79. 69 752

BMW 3.0 CSi, Bj. 5.72, 91 000 km, fjord-metallic, alle erdenklichen Extras, Spitzenzustand, unfallfrei, VB 18 000.– DM; Übern. des Autotel. - DM 3500. Tel. 0 21 05/1 01 92. 69 750

Wenn Ihnen Ihr Kreislauf zu schaffen macht... und bei anstrengenden Fahrten...

gehört CORONT in Ihr Handschuhfach.

Denn CORONT Tropfen helfen rasch und nachhaltig

wenn Sie unter niedrigem Blutdruck mit Morgenmüdigkeit, Schwäche- und Schwindelgefühl, Durchblutungsstörungen oder unter Wetterfühligkeit leiden.

CORONT putscht nicht auf. CORONT ist ein rein biologisch-pflanzliches Arzneimittel. Durch CORONT werden die Kreislauffunktionen nachhaltig stabilisiert. Leistungsvermögen, Aktivität und Spannkraft werden fühlbar gesteigert.

Was CORONT besonders wertvoll macht:
- Die Wirkung setzt schnell ein.
- Schon wenige Tropfen genügen, damit Sie wieder frei und leichter atmen können.

CORONT – die natürliche Hilfe für Kreislauf und Konzentrationsvermögen. In jeder Apotheke. – Rezeptfrei.

Denken Sie daran: Reaktionsbereitschaft und Fahrvermögen lassen merklich nach, wenn Sie gesundheitlich nicht ganz auf der Höhe sind.

Endlich zu haben!
WHEEL CLEANER –
der Universal-Reiniger für alle Sonderräder.
Versand per Nachnahme.
ASZ-GmbH
8 München 80, Einsteinstr. 104
Telefon 0 89 / 47 69 61
ASZ K. H. Schmidt KG, 58 Hagen, Postf. 244, Tel. 0 23 31/2 11 81

Auto-Schonbezüge

Lammfell-Bezüge
ab Fabrik – sehr preisgünstig. Für 950 Automodelle in vielen Qualitäten und Farben lieferbar

Senden Sie kostenlos
und unverbindlich die neue Musterkollektion mit Preisliste sowie den Farb-Prospekt mit Auto-Sitzpelzen.

Name
( )
Ort
Straße A 21

ERICH HUND
325 HAMELN
LOHSTR. 1-2 Abt. A 21
Telefon 0 51 51 / 76 25
Spezialfabrik für Auto-Schonbezüge

Holts

Wartung und Pflege selbermachen, Werte erhalten. Die Antwort darauf, daß Autofahren immer teurer wird. HOLTS hat die richtigen Mittel. Zum Beispiel Steel Wheels, den Felgenspray aus Kunststoff und Edelstahl-rostfrei für sicheren Schutz gegen Rost und Steinschlag. Zuverlässig und preiswert. Wie alles von HOLTS.

Steel Wheels

BMW

BMW 3.0 CSI, Bj. 72, 48 000 km, TÜV 12.76, Radio, SSD, Colorglas, NSW, Bereif. neu, Topzustand, umgerüstet auf Mod. 75, NP 41 000.– DM, privat f. 16 200.– DM. Tel. 0 56 25/9 48. 69 751

BMW 320, Kaufvertrag weit unter Preis. Tel. 0 52 73/51 20. 69 753

BMW 2002, Cabrio, 1. Hand, unfallfr., Bj. 71, DM 6800.–. Tel. 05 31/32 95 00. 69 754

Liebhaberfahrzeug, schwarzer **BMW 2000 CS,** Bj. 66, TÜV 12.76, Motor v. 7000 km überholt, 6"-Felgen 175 HR 14, tiefergelegt, abnehmbare Anhängerkupplung, Preis VB. Tel. 0 61 96/63 56. 69 755

KLEBER-REIFEN

V 10 S — SR		V 10 GTS — HR	
155 SR 12	57,55	165/70 HR 13	79,80
155 SR 13	59,20	175/70 HR 13	91,50
165 SR 13	66,55	195/70 HR 13	113,70
175 SR 14	82,40	185/70 HR 14	109,60
185 HR 14	113,25	195/70 HR 14	130,50
155 SR 15	64,55	205/70 HR 14	145,10
185 SR 15	71,30	185/70 HR 15	113,20

einschließlich 11% MwSt. Wegen anderer Größen sowie Leichtmetallfelgen bitte anfragen. Versand erfolgt per NN. BF-Reifenhandel, 6050 Offenbach 1, Postfach 1008 A, Telefon 06 11/81 38 38

BMW 2002 – Turbo, Bj. 4.74, neuer Mot., 3000 km, insgesamt 30 000 km, sehr gepflegt, weiß, Colorglas, innen schwarz, Überrollbügel, Querstange, viele weitere Extras, Preis 17 900.– DM, neuwer. Pkw wird in Zahlung genommen. Mich. Happel, 63 Gießen, Asterweg 12, Tel. 06 41/3 51 97. 69 756

Weber 40 abzugeb. Tel. 05 41/1 32 87. 50 104

BMW Barankauf 06 11 / 28 51 44 50 035 H

Weber Vergaseraatz kpl. für BMW 2800 u. 3 Ltr.-Motor zu verkaufen. Sonderpreis DM 650.–. Tel. 0 93 71/29 77. 69 889

Optimaler 2002-Motor, wenig gelaufen, sorgfältig eingefahren, ca. 170 PS, kompl. DM 2700.–. Tel. 0 61 87/51 00. 69 890

Victoria

Sofort lieferbar! Keine Wartezeit!

Der neutrale U.S.-Schriftzug. Präzisionsteil! Keine billige Imitation!

18,90 DM incl. MwSt. per Nachn.

B. Werner-Baberowski, 44 Münster, Postf. 8851

BMW 3.0 SI, Bj. 74, 40 000 km, Metall-Lackierung, Servolenkung, Wärmeschutzglas, Radio-Stereoanlage, LM-Räder, zu verk. Tel. 0 72 46/16 16. 69 891

Wer hat Möglichk. z. TÜV-Eintr. 235/60 auf 8" f. 2002? Belohnung! Tel. 04 21/34 63 72. 69 552

Suche 2000 ab 73, max. 20 000 km. H. Pilder, 7889 Grenzach-Wyhlen 2, Im Baumgarten 5. 69 551

BMW Turbo, EZ 6.74, 20 000 km, DM 17.000.–, VHB. Tel. 05 21/20 03 06. 69 550

BMW 1600 GT, 120 000 km, Hohlraum- u. Unterbodensch., VB 5000.–. Tel. werktags 8–17 Uhr: 0 71 45/43 12. 69 546

2002 Turbo, Bj. 74, 5-Gang, 20 000 km, günst. Preis. Tel. 0 68 61/66 74. 69 547

Suche BMW 2002-520, Totalschäden. A. Wirth, 8441 Rinkam, Hofweg 1. 69 545

BMW-Motor, 3.0 Si, 0 km, verkauft: Tel. 0 25 01/72 92. 69 544

BMW 528 Vertrag, Lieferung Okt./Nov. 75, anthrazit.-met. mit Nachlaß abzugeben. T. 0 21 29/61 72 o. 0 21 73/1 41 25. 69 439

100% Barzahlung
für neuwertige Unfallfahrzeuge
Tageshöchstpreise
car-shop-gmbh, bonn 44 03 03

50 046

BMW 2002 ti, 150 PS, Renn-Look, Mot. + 5 Gang-Getr., 25 000 km, s. v. Extr., VB 8500.–. Tel. 0 63 75/2 46. 69 487

3.0 Si, (200 PS) SD, Wärmeschgl., 9. 72, SD, ATM 16 000, silber, gepfl. Tel. 0 61 72/40 42 44. 69 488

BMW Cabrio, 6.70, TÜV 7.77, Neudach, Stereoanl., Motor 20 000 km, umsth. DM 7300.–, Garagenwagen. Tel. 04 21/34 61 99. 69 489

Suche guterh. BMW 2002/ti auch getunt, nur priv. od. Wechselfinanzg. bis 10 000.– DM, Raum Freiburg bevorzugt. Chiffre A 21/69 490

BMW Barankauf 0 72 31/4 09 01. 69 549 H

BMW-Glas, 1600 GT, Unfallw. z. Ausschlachten geg. Gebot z. verk. Tel. 0 77 41/47 02 bis 18.00 Uhr, Tel. 0 77 51/27 00 ab 19.00 Uhr. 69 440

BMW SV 8 plus 160 PS-Masch. 0 61 72/10 92 66. 69 441

BMW 3.0 CSA, April 75, mitternachtsblau/metallic, Becker-Stereo-Cassette, 16 000 km, 20% unter Neupreis zu verk., T. 02 21/7 70 34 21 tagsüber, ab 19 Uhr: 0 22 34/7 34 18. 69 442

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

Verkaufe aus Unfall BMW: 1 Koepchen Motor 1600, 150 PS, 17 000 km, DM 2000.–, ein 5-Gang-Getr. DM 800.–, 1 Alpina Fächerkrümmer DM 200.–, 4 Ats-Felgen 9" mit 235/60/13 Pirelli 90% DM 1500.–, Koepchen-Fahrwerk kompl. DM 1000.–, ein Überrollbügel DM 120.–, 2 Hinterachsen m. 75% Sperre DM 400.–, Kotflügelv., oder kompl. Fahrzeug für DM 5000.–, Tel. 0 23 51/2 40 31 bis 18 Uhr, ab 20 Uhr 0 23 51/2 09 07 (Viktory). 69 626

BMW 3.0 CSL, Bj. 73, 45 000 km, Bestzustand, preisgünstig z. verk., BMW-Grewe, Hamm, Tel. 0 23 81/4 49 71. 69 627

Getrag-Getriebe v. BMW 3.0 zu verk., 30 000 km, DM 550.–, Tel. 0421/663713. 69 614

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung.
Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

BMW, V8, 4-tür. Bauer-Cabriolet, Bj. 55, teilzerlegt, kompl., neues Verdeck, DM 9200.–. Zuschr. unter Chiffre A 21/69 628

Motor, Getriebe u. div. Teile aus 1802. Tel. 0 30/7 12 21 02. 69 629

BMW V8, Bj. 60, schwarz, viel Zubehör, TÜV 5.76, VB DM 6800.–. Tel. 0 56 93/3 06. 69 630

2002 ti, 155 PS-Mot., 2000 km, Alpina-Fahrw., Verbr. 6" Mahle, 5-Gang, 2 Recaro, Fr./Heck-Spoil., alles TÜV, Carreragrün, Bestzust. VB 11 500.–, 0 75 25/80 93. 69 632

BMW 525, Bj. 7.75, taiga/met. ca. 1500 km gel., Colorgl., Schiebed., 195/70 Reif. unfallfrei, NP 23 000.–, VB 20 500.–. Chiffre A 21/69 631

BMW-Vertrag abzug. 320, grün, SSD lieferbar Anf. Okt. 75, T. 0 57 22/14 24. 69 633

Bildsch., techn. optim. **Rallye-BMW-Alpina 2002 Gr. II,** 1974 aus Rohbaukarosse aufgebaut, nur 4 Veranstaltungen, weg. läng. Auslandsaufenthalt z. verk. Dr. Dolif, Tel. 0 40/5 36 60 81. 69 634

BMW 503 (3,2 CS Coupé) 2,6 l, AT-Mot., erstkl. Zust., 4900.–. T. 0 89/45 35 13 (Pkw wird in Zahl. genom.). 69 892

3.0 CS, 1. Hd., Bj. 71, chamonix-sand, Innenp. Velour blau, Automatic-Radio, unfallfrei, opt. + techn. einwandfrei, z. verk., VB 10 500.– incl. MwSt. Tel. 0 71 71/53 33. 69 548

BMW 1802, EZ 5.74, TÜV 8.77, 45 000 km, tech. + opt. einw. DM 9300.–, Tel. 0 61 28/4 15 23. 69 893

BMW 2002 Cabrio, Bj. 5.71, TÜV 5.77, Bestzust., scheckheftgepflegt, sämtl. Zubeh., Farbe maisgelb mit d.-blau. Stoffverdeck. T. 0231/480757 (abends). 69 894

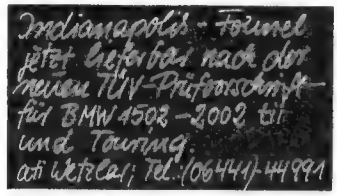
Suche BMW 507, zahle Höchstpreis. Tel. 0 81 22/52 16 oder 84 55. 69 475

BMW V8 501, Bj. 57, TÜV 76, v. Grund auf überh., NEU lackiert, umstandshalber zu verk. Arent Laudenberg, 5253 Lindlar, Schätzmühle. 69 841

501 6-Zyl., TÜV 9.77, gepflegt, DM 3200.–. Tel. 0 23 81/46 43 12. 50 026

BMW-Cabrio, signalrot, Bestzust., neue Reifen, LM-Felgen, Radio-Tonband, Halogen, usw. garant. max. 60 000 km, TÜV 9.77 für 7500.– zu verk. Dr. Ehrlicher, 8834 Pappenheim, Postfach, Tel. 0 91/4 32 72. 69 843

2002 tii, Bj. 5.75, mintgrün, 8500 km, von WA. Tel. 0 89/38 95 33 23, bis 16 Uhr. 69 844



BMW 2002 tii, Bj. 73, 50 000, VB 8500, viele Extras: Alu-Felgen usw. sehr gepflegt, unfallfrei. T. 0 23 61/8 16 96. 69 845

Suche 4 Reifen mit Felgen 195 x 14 HR, BMW 2500. Tel. 0 68 81/36 92. 69 848

Einmaliges Liebhaberstück! Neupreis DM 43 000.–, Raum Hamburg. **BMW 3.0 CSL** silbermetallic, 18. 3. 74 Zul. + Bj. 74, Superauto wie ladenneu, mit Front- und Heckspoiler, nur 26 000 km u. garant. unfallfrei weg. Wechsel auf Ferrari: DM 30 000.– bzw. Gebot. Angeb. unter Chiffre A 21/69 847

Wir suchen ab Baujahr 1972
1602 – 2002, 520, 3.0 CS + CSi + 1502
Auto-Graner, 79 Ulm, 07 31 / 6 86 38

BMW 3.0 SI/72, 64 000 km, blaum., el. SSD, Color, Radio, Tonb.-Stereo, Servol. 4 Kopfst. 9900.–, 0 89/42 22 03 ab 17 Uhr. 69 849

3.0 CSi, Topzustand, Bj. 72, 45 000 km, Motor 2,5 Ltr. für 10 000.– DM Zubehör. Neupreis 45 000.– DM für 16 800.– zu verk. Tel. 0 61 31/4 26 28. 69 846

ALPINA-FAHRWERKE

Souveränes Fahrverhalten für Ihren BMW 1502–2002 Alpina. Sonderaktion Herbst 1975.

BMW 1602–2002
Spezialfederb,. negativer Sturz, Radnaben mit Lagern, innenbelüftete Bremsscheiben 20 mm stark, breitere Bremssättel, größerer Hauptbremszylinder, verstärkte Schwingen und Mitnehmerflansche, Bilstein-Stoßdämpfer
DM 1750,– inkl. Einbau

BMW 2002 ti und tii
Spezialfederbeine, negativer Sturz, innenbelüftete Bremsscheiben 20 mm stark, breitere Bremssättel, **Bilstein**-Stoßdämpfer
DM 1100,– inkl. Einbau

4 ALPINA-RÄDER
Stahl 5½ J x 13" für alle BMW 02 mit Zubehör **DM 195,–**

Preise einschließlich Einbau in unserem Hause (1 Tag), TÜV-Abnahme und Mehrwertsteuer.

ALPINA
der souveräne Stil

ALPINA BURKARD BOVENSIEPEN KG · ALPENSTR. 35 · 8938 BUCHLOE · TEL. 08241-887

3 BMW V8 verk. g. Gebot unt. Chiffre A 21/50 128

BMW 2,8 CS, 11.70, Unfall (nur seitl. Blechschäden), äußerst günstig zu verk. Tel. Herford 0 52 21/6 16 28. 50 213

ALPINA
in Frankfurt — Auto-Center Grommiach
6078 Zeppelinheim/Ffm., Esso a. d. B. 44
Tel. 06 11/69 12 39

BMW V8 60, 1000.—. 0821/96233 abds. 50 214

Suche für 2002 5-Ganggetriebe gebraucht. Gosse, 4152 Kempen 4, Degelsheide 9. 50 215

Dunlop-Stahlgürtel
SP Sport Super bzw. D 1 sofort lieferbar. Nur 1. Wahl.

195/70 HR 14	DM 145,—	inkl. 11% MwSt.
195/70 VR 14	DM 172,—	
205/70 HR 14	DM 147,—	
205/70 VR 14	DM 185,—	
185/70 VR 15	DM 170,—	
215/60 VR 15	DM 235,—	

Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Andere Größen u. Ausführungen auf tel. Anfrage.
AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon 06 11 / 41 90 42

2-l-Rennmotor mit Weberverg., ca. 190—200 PS, 0 km, verk. gegen Gebot. Tel. Munk 07 11/81 41 14. 50 216

BMW Bertone Cabriolet, Einzelanfertigung, Bj. 62, V8, 160 PS, techn. + opt. hervorrag. Zust., z. verk. 20 000.—. Lenz, Tel. 07 21/81 12 85. 69 842

2002 TI, 150 PS, GS-Tuning, TÜV 77, s. v. Zbh. u. Ersatzt. T. 06 21/69 61 10. 50 129

ALBERT-Nockenwellen, 310 Grad für alle BMW, z. B. 160 PS/DIN im 2002 ti, DM 310,—. Wörgl/Österreich, Telefon 00 43 / 53 32 - 24 83

Jetzt zugreifen: Herbstpreisknüller wie noch nie!

Ferr. Dino, 70, 57 500, met.-rot 14 950
Ferr. 365 GT 2+2, 74, 25 000, met.-blau
Ferr. 246 GTS, 73, 24 700, silber, Leder
Porsche 911, 73, 45 900, grün, 5-Gang
Porsche Carrera, 74, 25 400, met.-blau
Maserati Bora, 72, 38 000 km, schwarz
Lamborghini Countach, 1975, 6800, schwarz
Lamborghini Miura, 1971, 60 100 km, schwarz

De Tomaso Pant. GTS, 74, 17 000, s.blau
Sbarro BM 328, Roadster, neu, rot
Iso Grifo, 74, 23 300, gelb, AirCond.
Alfa Montreal, 74, 24 000, gold, el. Fenster
Lotus Europa, 72, 35 200, schwarz
Bitter CD, 1974, 68 000, met.-grün
BMW 3.0 CS, Coupé, 75, 18 800, blau, el. Fe.
Opel Comm. BGS, 74, Coupé, 9000, weiß

Bentley S 1, 56, 86 700, weiß, Rechtslenk.
RR Silver Shadow, 73, 11 600 km, blau
RR Silver Shadow, 73, goldmet., 56 000 km
Jaguar XJ 12, 74, 21 900, rot, Lenkh., Led.
RR Silver Shadow, 74, met.-grün, 39 000 km
Mercedes 350 SL, H+R, 74, 38 800, weiß, Rad.
Mercedes 450 SLC, Cpé., 74, 10 900, met.-grün
Mercedes 600, 65, 236 900, met.-blau, AirC.

Mercedes, BMW, Porsche ständig gesucht
Cadillac Eldorado, Coupé, 74/75, 9800 Meilen, metallic-grün
Cadillac Brougham, 74, 18 000, beige, AirCondition
Buick Riviera, 1974, 16 300, goldbraun, alle Automatik
Pontiac Firebird, 1974, 14 000 km, kupfer, alle Automatik
*) ab 20. 10. Tel. 33 80-1

1000 AUTOS - neu u. gebraucht
Ob Ankauf oder Verkauf Ihr Vertrauenspartner
AUTO-BECKER DÜSSELDORF Sultbertusstr. 150
AUTO-SUPERMARKET GmbH · WELTEXPORT GmbH Tel.: 0211/343034 *
50 183

Gelegenheit! Verkaufe wegen Krankheit fast fertigen Bonito, Bj. 9.74, zum Preise von DM 4500.—. Zuschriften an Klaus Lergenmüller, 674 Landau/Pfalz, Kramstr. 15. 50 217

Bonito schwarz, 15 500 km, 1600-Motor, 5½ J x 15, 6 mm E-Tiefe, H4 + Breitstr., erstkl. Verarb., excl. Innenausst., Schalensitze, alles TÜV 6.77, nur DM 8700.—. Tel. 09 11/33 73 67. 50 218

Borgward

ORIG. - ERSATZTEILE
Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Su. Isabella TS i. g. Zust. a. Coupé, TÜV-frei. W. Lohbeck, 3042 Munster, W.-Bockelmann-Str. 352. 69 597

Borgward-Goliath 1100, gut erhalt., Bj. 58. Tel. 0 23 24/7 21 32. 69 554

Achtung Liebhaber! Borgward P 100, gute Erhaltung, TÜV 4.77, Motor defekt, zu verk. Tel. 0 67 31/88 03. 69 553

Buggy

APAL·BUGGY
Führender Importeur der BRD
ANTON WAGNER · AUTOMOBILE
805 Offenbach · Wilh.-Leuschnerstr. 38
Tel. 0811/854824
4 Modelle, Fertigfahrzeuge TÜV abgen., Bausätze und Zubehör
Prosp. 2,— in Briefmarken

Verkaufe Deserter GT, Hardtop, viele Extras. Peter Ruckert, 51 Aachen, Roermonderstr. 14/16. 69 555

Verk. **Apal Jet** o. Tausch bzw. Inzahlungnahme! Finanzierung mögl., superheiß! Tel. 0 66 41/26 96. 69 636

Buggy IMP, Bj. 70, rot, 55 000 km, Hardtop, TÜV 76, Heizg., für DM 4200.— verk. Tel. 06 31/5 09 74. 69 758

Renault R 4
1. Hd., 30 000 km,
Bestzust. Tel. 02 21/21 47 73
69 851

Buggy Bausatz 1480.—. Oldtimer Bausatz 1780.— mit TÜV-Gutachten. Tel. 02 02/44 60 91. 50 132

Buggy-Hardtop mit Flügeltüren für Karmann GF zu verkaufen. VB 500 DM. Tel. 0 56 81/25 84. 50 219

BUGGY-CENTER
Buggy-Buch mit allen gäng. Modellen nur gegen DM 5,- Schutzgebühr
BIEBER KG. · 56 Wuppertal 2
Veilchenstr. 27, Tel. 02121 550280/590373

Winterangebot
A P A L JET-C-L DM 3200,—
Fahrgestell und Überführung kostenlos
Fahrgestellverkürzung DM 200,—
Buggy-Center
Wolf-Dieter Meyer,
5275 Bergneustadt 1
Breslauer Str. 18
Tel. 0 22 61 / 4 15 58 / 2 13 94
Prospektmaterial
nur gegen 2,— DM in Briefmarken

BUGGY-L · BUGGY-C · JET · CORSA
FERTIGFAHRZEUGE – BAUSÄTZE – ZUBEHÖR

APAL 100 JÜRGEN F. WIRTH 7071 LEINZELL (WÜRTT.)
BUGGY-SHOP
7071 LEINZELL - TEL. 0 71 75/62 63
IHR SPEZIALIST MIT ERFAHRUNG
Farbprospekt + TÜV-Berichte DM 4,— (Scheck od. bar)

Suche Deserter, auch Neuwagen, Alfa R. G. Nuova Super, Bj. 10.74, muß in Zahlg. genommen werden. Tel. nach 19 Uhr 0 52 31/2 03 95. 69 492

Chevrolet

Suche Stingray, Unfall. 05 31/37 53 56. 69 639

Stingray, Bj. 71, 2 J. TÜV, 7,4 ltr., Targa, Klimaanlage, zu verk. K. Kleintz, 5521 Röhl, Neustr. 19. 69 638

Verkaufe: Camaro, 5,7 ltr., 147 PS, 1. Zulassung März 75, umständeh. weg. Schule, VP 15 800.—. Tel. 09561/10348. 69 637

Chevrolet Impala, 72, Cabrio, 40 000 km, gold-met., DM 11 500.—. Tel. 0 89/93 25 08. 69 899

Stingray Corvette, Bj. 7.73, Targa, gold-met., v. Extras, VB 15 900.—, Ersatzteile preisgünstig abzugeben. Tel. 0 61 31/4 05 07. 69 852

Stingray-Teile. Tel. 0 60 31/1 31 01. 50 036

Stingray-, GM- und FoMoCo-Teile auf Lager. Tel. HH 0 40/80 10 71. 50 002 H

Camaro V8, 5,4 Ltr., TÜV 8.77, s. guter Zustand, neu bereift VB 4500.— DM. Tel. 0 40/6 41 57 43. 69 761

Chrysler

Chrysler 180, 4t., Bj. 73, 100 PS, 1. Hd., 35 000 km, TÜV 77, m. Anhäng.kuppl., DM 6600.—. Auto Egetemeir, 89 Augsburg 22, Bgm.-Aurnhammer-Str. 26. 69 853

Citroen

Ami Barankauf 0 72 31/4 09 01 69 556 H

Citroen DS Break ges. 0 71 21/5 47 75. 69 493

SM 72, 1. Hand, 57 000 km, unf.frei. TÜV 8.77, Rad., get. Scheib., gepfl., zu verk. Tel. 09 51/3 17 44 ab 19 Uhr. 69 897

DS 20, Break, familiale, Bj. 5.73, 42 000 km, weiß, DM 10 900.— VB. Tel. 0 30/2 51 42 96. 69 898

Citroen DS 20, halbautom., 5.73, 27 000 km, TÜV 5.77, metallgrün, 10 000.— VB, Raum Trier, Tel. 0 68 66/3 24. 69 834

SM Citroen mit Heckschaden od. kpl. Vorderbau od. Einzelteile gesucht. Tel. 08 21/7 21 74. 50 064

Colani

Notverk. Colani GT, 60 PS, Flügelt., Hardtop, Radio, TÜV 77, VB 4700.—. Blum, 0711/6674300 werkt. bis 16 Uhr. 69 557

Daimler

Daimler V8 250, Aug. 69, TÜV 77, Rechtsl., umständeh. T. 02 11/35 01 35 od. 02 21/21 49 22. 69 642

BMW 2002 ti, Juni 70, TÜV Sept. 77, Gr. 2, 1 Satz Slicks 8 J ATS, Sperre, Kotfl.verbr., 9 G tief gel., 1 Koni-Rennfahrw., 2 Mot. 1 x 80, 1 x 135 PS, echte PS, 100 l-Alut. usw. für ca. 12 000.— zu verk. ab 20 U. 02627/1252. 50 130

Bonito

Verkaufe Bonito 9.71, TÜV 77, rot, 1,6 Ltr., 50 PS, DM 6500.—. Tel. 0 53 74/3 65 Sa./So. 15-18 Uhr. 50 054

VW Bonito, rot, Schalenliegesitze, Stereo, 40 PS, Alu-Felgen 175/14, Bj. 75, 12 000.— DM. Tel. 0 22 27/16 92. 69 895

Bonito 72, DM 7900.—, techn. u. opt. 1a. Günter Wietzorek. 4352 Herten, Liegnitzer Str. 14. 69 850

FT-Bonito, Bj. 75, 4000 km, einm. in Verarb. u. Aussehen, viel Zubeh., als Zweitwg. gef. Np. ca. 15 500 DM. Alle Rechnungen vorh. evt. Pkw Eint. Preis VB. Tel. 0 23 73/1 03 41. 50 131

P 100, Bj. 61, exzellenter Zust., TÜV 4.77, blau, SSD, Anhängerkuppl., 134 000 km, neue Seitenteile h. li. - re. Tel. 0 29 72/60 12. 69 635

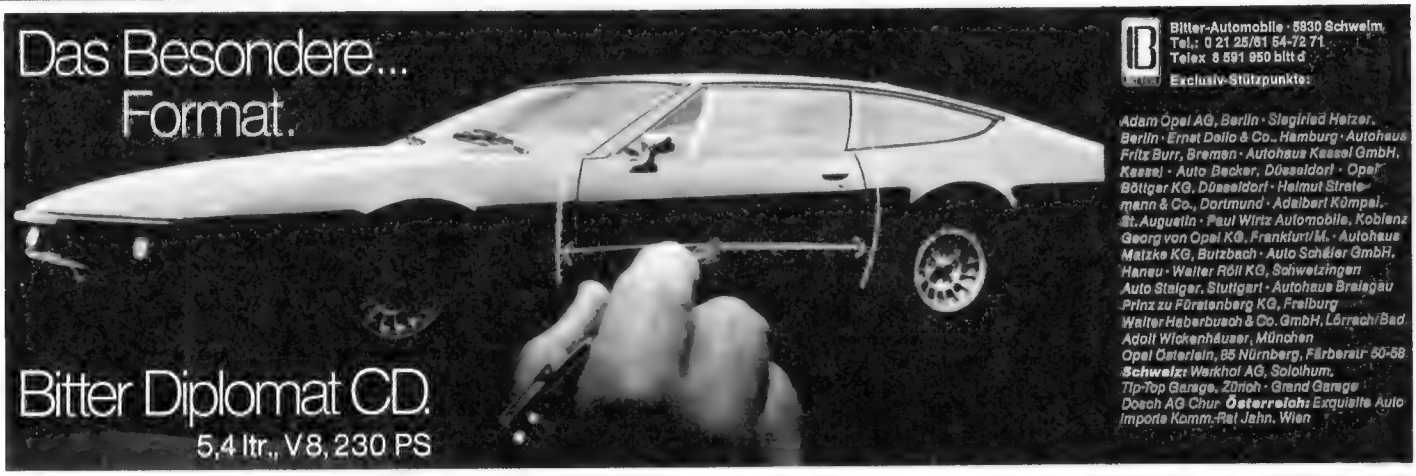
2,3 l, 6 Zyl., Luftfederung, einwandfr., gegen Höchstgebot. T. 06 11/59 48 16. 60 896

Isab. Coupé verk. Tel. 0 89/13 11 03. 50 220

Bugatti

Bugatti-Stilstudie, 16 Zyl. V-Motor, 7000 ccm, 400 PS, Coupé, 4 Sitze, Karosserie v. Con Corde-Michelotti, kein Oldtimer, Lieferzeit: 6 Monate, Preis DM 300 000.—. Chiffre A 21/69 478

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.



Datsun

Datsun 240 Z, EZ 1.75, orange, 18 600 km, Radio, getönte Scheiben, Alu-Felgen u.v.m., gepflegter Garagenwagen z. verk., DM 15 800.— VHB. Tel. 0 72 51/94 93. 69 598

Datsun 240 Z, grün, Bj. 74, 1. Hand, TÜV 76, DM 14 000.—. T. 0 89/95 12 13. 50 222

Suche 260 Z 2 + 2, Angebote telef. an 043 21/8 12 97 od. evtl. BMW 525, 528. 50 223

DKW

DKW Munga 4, Bj. 57, technisch einwandfrei, kein Rost, Mot. 10 000 km, neuwertiges Verdeck + komplette Auspuffanlage + Bereifung; Handbuch, 4 Ketten, div. Ersatzteile, Anhängerkupplung, TÜV 8.76, VS Preis 4000.— DM. Tel. 07 21/81 19 03. 69 901

Suche für DKW F 12 7/33- od. 7/28er-Getriebe. Zuschr. unt. Chiffre A 21/69 641

DKW 1000, Bj. 58, verkauft: Wüsthoff, 355 Marburg, Im Gefälle 11. 50 024

De Tomaso

de Tomaso-Vertretung
Unfallinstandsetz., Ersatzteillager
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

De Tomaso Barank. 07231/40901
69 555 H

Suche Pantera GT o. GTS. 07905/331. 69 900

De Tomaso Pantera GTL, Bj. 73, 29 000 km, 1a Zust., neu bereift, VB 21 000.—. Tel. 0 89/76 59 90 ab 17 Uhr. 69 854

DE TOMASO LONGCHAMP 2+2, Vorführw., erstm. 8.75 zugel., Sonderlack, Kristalleffekt, NP DM 60 000.— jetzt DM 45 000.— inkl. MwSt, PkW in Zahlung. Tel. 0 79 05/3 31. 50 029

Mangusta, gelb, alle Extras, TÜV 7.77, Bestzust., neuer Motor 10 000 km, 2.-Wagen, VB 20 000. Tel. 09 11/40 50 06 od. ab 18 Uhr 0 91 23/51 46. 69 762

Pantera S/L gesucht. Zahle 20 000.— bar. Nur garantiert unfallfrei, 1. Hd. Tel. 0 63 59/23 24 (22 65 nach 19 Uhr). 50 133

Pantera GTS, Bj. 74, 19 000 km, Holly-Vergaser, 29 000.— DM. Tel. 07 11/76 74 15 v. 11—18 Uhr. 50 134

Facel Vega

Facel Vega 500, überholungsbedürftig, gegen Höchstgebot, Tel. 0 21 29/61 72 oder 0 21 73/1 41 25. 69 443

Ferrari

Ferrari-Vertragshändler
Raum Stuttgart
PETER ROSENMAIER
7 Stuttgart 61, Am Bergwald 39 b, ☎ 42 15 80

NEU: 308 GTB ab 14. 10.
365 BB, 365 GT 4 2+2
und Dino 308 beim
Importeur sofort lieferbar
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
50 180

Ferrari Barank. 0 72 31/4 09 01.
69 559 H

275 GTB, Bj. 12.66, 67 000 km, neu lackiert, weinrot-met., Mot. u. Bremsen gen.-überholt, Garagenwag., 1a Zust., VB DM 19 000. T. 0 61 52/48 29. 69 904

Aus Konkurs: Ferrari GTC, Bj. 11.72, 33 000 km, braunmet., alle Extras, Preis VHB, Tel. 0 52 51/2 74 87, Sälzer Baumaschinen GmbH. 69 902

Suche Dino in erstkl. Zustand, Barzahlung! T. ab 19 Uhr 0 88 21/65 55. 69 855

Ferrari 365 GTC, Bj. 12.72, 38 000 km, neuw. Zust., a. Extr. VB 29 000.— v. Priv. evtl. Tausch Merc. 09 11/52 94 14. 69 643

Suche Ferrari-Unfallwagen, Gebrauchtteillager. T. 0 21 51/3 59 94. 50 003 H

Ferrari Dino, Bj. Ende 1972, silbergrau, Targa, 24 000 km, Stereo-Anlage, nur als Zweitwagen gefahren, gegen Höchstangebot abzugeben. Tel. 02 41/3 97 03. 50 225

Ferrari Dino 246 GT, Okt. 72, TÜV 76, Bestzustand, silbermetallic, VB 18 000.— evtl. Eintausch. Tel. Köln 02 21/52 88 55. 50 135

Ferrari Dino, Targa, Bj. 75, 16 000 km, blau-metallic, 32 500.— DM incl. MwSt. Stein, 68 Mannheim, Seckenheimerstr. 17. Tel. 44 97 05. 50 224

Fiat

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FIAT 128, 128 rally, 128 Coupé, 125, 125 Spezial.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

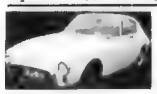
Fiat 130 Pininfarina Coupé, Bj. 74, metallic, Color, Servo, 5-Gang, Klima, TÜV u. Reifen neu, DM 17 000.— incl. MwSt (Neupreis DM 42 000.—), **Fiat 124 Targa/Spider,** Bj. 72, 72 000 km, Extras, DM 6700.— i. A. Autohaus Uli Kopp, 7050 Waiblingen, Tel. 0 71 51/5 20 51. 50 001 H

Fiat Dino Coupé, PS 180, Bj. Juni 72, km-Stand 58 000, grün-metallic, Color-Vergl., Kassetten-Stereo-Abspielgerät für DM 15 000.— abzugeben. Tel. 0 53 28/3 91. 69 444

Fiat 130 B UNFALLWAGEN oder nur MOTOR gesucht. Tel. 05 51/2 24 26. 69 903

Mot. v. 128 Rallye, 22 000 km gel. Tel. 0 23 54/24 61. 69 856

Verk. od. tausche X1/9, VHB 9000.— Bj. 74. Tel. 07 11/32 86 75. 69 644



Seltene Gelegenheit! Fiat-Ghia 1500 GT, Bj. 66, Orig. 56 000 km, Fiat-ATM 33 000 km, SSD, Radio, weiß, 1. Lack! Opt. u. techn. erstklassig, VB 8500.— DM. Zuschr. unt. Chiffre A 21/50 085

Fiat 1500 S Cabriolet, Bj. 64, TÜV 10.77, für 2400.— DM VHB und dito Bj. 65, TÜV 9.77, für DM 1700.— sowie sämtl. Ersatzteile (auch 1200/1600 S) zu verkaufen. **Suche** Fiat 2300 S Coupé, auch TÜV-fällig, sowie Motor 2,3 l, 100 PS. Tel. 0 52 31/6 61 38. 69 763

Fiat 124 Sport Coupé, 1600 ccm, 110 PS, 83 000 km, 185/70 HR 13; Farbe weiß, get. Scheiben; techn. u. opt. Bestzustand, wegen Studium DM 6200.—. Peter Varga, 7921 Hermaringen, Oskar-Enslin-Str. 24. 69 764

Suche f. 124 Spider, Hardtop u. Türen. Tel. 0 42 06/8 01. 69 765

Fiat Dino-Unfallwagen gesucht, Ersatzteil-Verkauf. Tel. 02 11/71 25 17. 50 004 H

Fiat 130 Pininfarina Coupé, Bj. 74, metallic, Color, Servo, 5-Gg, Klima, TÜV u. Reif. neu, 17 000.— inkl. MwSt. (Neupr. DM 42 000.—), **Fiat 124 Targa/Spider,** Bj. 72, 72 000 km, Extras, DM 6700.— i. A., Autohaus Uli Kopp, 7050 Waiblingen, Tel. 0 71 51/5 20 51. 50 001 H

Suche Fiat 130 B Lim.-Autom. 130 Coupé-Autom. T. 0 60 51/70 55. 50 226

Fiat 126/74, 19 000 km, 0 22 05/13 60. 50 227

Verkaufe Fiat Balilla Typ 508, Limousine komplett. Joachim Heimrich, 8635 Dörfles-Esbach, Rosenauerstr. 4. Tel. 0 95 61/6 00 30. 50 136

Ford

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für FORD Capri 1600 GT + XL.
SEBRING, 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Capri 2,6 RS, 210 PS, Kotflügelverbr. SSD, 235/60/13 Reifen, Lederausst., Motor 14 000 km. Tel. 0 94 97/3 40. 69 561

PIRELLI 235/60 VR 13 II
DM 200,—
Tel. 0 27 22/74 62

ESC RS, 7.74 verk. 06139/6553. 69 599

Escort RS 2000, 137 PS, Doppelverg., 1 Zul. 11.74, 10 000 km, Homologation, Gr. 1, Sportgetr. Differentialsperre, Speedpilot Twinmasterarm. u. v. m. Neupr. 24 200.— VB 15 700.— verk. i. A. Schwabengarage AG, 7 Stgt.-Möhringen, Vaihinger Str. 131. Tel. 07 11/71 30 05. 69 564 H

Ford Barankauf 0 72 31/4 09 01.
69 563 H

Motor, Achsen und Blechteile aus Unfall-Ford Granada 3.0, verkauft: 0 25 01/72 92. 69 562

SUPER-CAPRI II 3,0, Bj. 2.75, opt. wie IAA Capri, Kotflgv. 9"/235/60 Rennfahrw. usw., VB 18 000.— PKW Inzahln. 0 23 68/6 03 49 ab 19.30 Uhr. 69 905

Ford Capri GT 2,3, 1. Hand, 108 PS, 6 Zyl., Bj. 73, 53 000 km, unfallfrei, erstklassiger Zustd., m. Radio, heizb. Hecksch., Zusatzscheinw., sonst. Zubeh. T. 0631/3889 von 8—16 Uhr. 69 906

Mustang Mach I, V8, 7 L, 335 PS. Stereo-Cass. v. Ext. VB 8000.—. Tel. 0 72 47/46 97. 69 907

Escort GT, 72 PS, Bj. 72, 38 000 km, 1 Satz Racing m. 6"/cm-Felg., Sperre, Bügel, Verbundglas. Tel. 02103/63127. 69 908

Escort RS, Bj. 11.73, Kotfl.-verbr., 8" BBS-Felgen 235/60 VB 11 300.—. Tel. 0 26 44/41 51. 69 909

Capri 2,6 RS, 52 000 km, 6.71, rot/schwarz, Stereo-Cas.-Rad., VB 8500.—. Tel. 09 11/46 78 67 ab 18 Uhr. 69 910

An Liebhaber Mach 1, EZ 74 blaumet., volle Manneskraft bei 270 PS, V8 mühelos 200 km/h gel., el. Fensterh., Stereo, heiz. Hecksch., Autom. VB 12 500.—. Wolfgang Alberti, 5216 Niedk./Rheidt, Cheruskerstr. 10. 69 911

Ford Capri 2,6 RS, Bj. 74, gr. Kotflügelverbr., Spoiler, v+hi. BBS 235/60/13 Felgen, v. Extras, TÜV neu, Sonderlack, Bilderbuchauto. Telefon 0 61 21/76 10 40. 69 912

Ford Capri, Rennlook, wie 74er Werkswagen mit allen erdenklichen Extras. 2.3, 235/60 BBS, 70/TÜV 76, wie neu. W. Heß, 5 Köln 1, Moltkestr. 135, Tel. Mo.-Fr. 8—17 Uhr, 0221/517647. 69 645

Ford V6 Motor 2,8, ca. 185 PS 7000 km. Tel. 0 57 22/31 36. 69 648

Suche 2 ltr. V6-Motor. Tel. 05722/3136. 69 647

Capri 2,6 GT, schw. gold, Bj. 73, verbr., Fr.- u. Hecksp. VB 14 000.—. Tel. Samst. 0 21 33/33 96. 69 648

Capri, 2,0, 90 PS, Bj. 72, weiß-blau m. Kotfl.-verbr., 9"BBS 235/60 n. Ber., RS-Ausp. 7700.—. Tel. 0 89/67 58 06. 69 649

Ford P 5, 67, ATM, 70 000, TÜV 12.76, 10fach bereift, gut erhalten, VHB DM 1100.—. Tel. 09 11/77 19 37. 50 069

Capri RS, Bj. 71, TÜV 77, Blechschaden, Motor 3000 km, 165 PS, Ölkühler, 5-Ganggetriebe, Minilitefelgen, 80-Litertank, Schalensitz, 75% Differentialsperre, belüftete Bremsscheiben, 7000.— DM. Tel. 0 61 21/40 12 18. 69 766

MUSTANG-Gebrauchtteile. 16-19 Uhr. Tel. 06193/84409 50 045 H

Capri RS 71, gen.überh., Sommerfz., Weslake-Köpfe+3/6° Nockenw., Sperre, bel. Brems. etc. 8600.—. 089/567907. 69 767

OSI, Bj. 68, sehr gepfl., m. vielen Extras, 72 000 km, unfr. 0 89/1 41 43 23. 69 768

Capri '73, 2,3 l, 35 000 km, weiß, tiefergelegt, Extras. Tel. 0 71 21/3 62 60. 69 769

Mustang-Teile zu verk. **Unfall-Wagen** ges. Jantos, 0 60 31/1 31 01 od. 58 04. 50 005 H

Mustang Mach 1, Bj. 71, sportlich weiß-rot lackiert, techn. einwandfrei m. Radio, 79 000 km, verkauft o. tauscht gegen Mercedes 250–280 S o. SE. Tel. Köln 23 94 05. 50 137

Ford Cougar 1968, 2türig, Coupé 4885 ccm, Servo-Lenkung u. -Bremsen, TÜV Juli 77, blau, kein Rost, gepfl. Zustand. Verhandlb. DM 7000.—. Chiffre A 21/50 228

Verk. 4 Reifen mit Felgen von Escort (4 Loch) neu geg. Gebot an Chiffre A 21/50 229

Capri RS 2,9 Ltr. 185 PS, Goettmann-Motor, Bj. 72, schwarz/gold Metallic, Überrollbügel, Differentialsperre, Motor 10 000 km, Getriebe neu, innenbelüftete Bremsen. VB DM 12 000.—. Tel. 0 61 21/8 76 73. 50 138

Capri 2,6 RS Injection, 12.73, 150 PS, Extras, DM 10 000.— incl. Ersatzteile. Tel. 02 21/31 88 06 ab 19 Uhr. 50 139

Verk. f. Escort 4-Vergaseranl. „Weber" 40 DGOE kompl. mit Krümmer. Tel. 0 30/6 84 90 41. 50 140

Capri 2,3, 108 PS, 73 LM-Felgen, S-Lenkrad, Sonnendach, Front-Heckspoiler, 7450.— DM. Sa. bis 12 Uhr 0 21 66/5 83 24. 50 141

Geländewagen

Aro EZ 1. 75, Allrad + Nebenantrieb, 5000 km, gepfl. für 9500.— DM zu verkaufen. Chiffre A 21/50 142

Landrover - Rangerover - Werksvertretung
Spezial-Werkstätte. Großes Ersatzteillager, täglich Versand. Anbau von Schneepflügen an alle Allradfahrzeuge sowie sonstige Zusatzgeräte, Motorschlitten und Schneefräsen. Ankauf - Verkauf - Tausch aller Allradfahrzeuge. Ca. 20 Fahrzeuge z. Auswahl.
TONI WAGNER vormals Sepp Heimerl
7891 Bannholz-Waldshut a. d. B 500
Tel. 0 77 55 / 3 63 u. 4 04

An- und Verkauf
von neuen und gebrauchten
Allrad-Fahrzeugen
SEPP HEIMERL
Landmaschinen + Kraftfahrzeuge
76 Offenburg, Angelgasse 8
Postfach 1569, Tel. 07 81 / 7 60 88 u. 89

Unimog 32 PS techn. 1a. T.09002/3424. 69 913

Verk. Landrover Diesel lg. Radstand, Hardtop, DM 5600.—. Tel. 0 89/28 55 54. 50 230

Unimog 404, Koffer, 80 PS, TÜV 6.76, n. Pkw i. Zahlg. Tel. 05 31/35 11 49. 50 143

Borgward Lkw Diesel, Allrad 5-Gang, 80 000 km, TÜV, ideal f. Expeditionen, VB DM 4000. —. Tel. 0 63 01/97 07. 50 144

Glas

ORIG. - ERSATZTEILE
Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11. Telex 02 44 798

Einmaliger Preis!! 10 300.— DM VB für ein fast neues 3,0 Ltr. Glas-BMW Coupé, ringsum neue Blechteile, neue Ausp.-Anl., n. Antriebswl., n. Transistorzündung, n. Reifen, n. Lenkung, 30 000 km gel., silbermet. nur geg. bar. Tel. 0 25 04/37 28. 69 915

Verk. von 1300 GT, V+H-Achse, Getriebe, Kardanw., Rumphmotor, Kühler, Sitz links+Polster rechts, Felgen. **Suche:** gute Türen + Kardanw. für **BMW 1600 GT.** Christoph Köster, 34 Göttingen, Weender Landstr. 15. 69 914

1300 GT, Bj. 67, Technik u. innen gut, außen renovierungsbedürftig, 550.— DM. Tel. 07 11/47 33 23. 69 445

BMW-Glas 3000 V8, Bj. 68, orig. 80 000 km, s. gepfl., TÜV 8.77, Schiebed., DM 7500.—, verk. Tel. 07 21/2 16 10. 69 494

Honda

HONDA AUTO 3 hannover wunstorfer str. 97 telefon 4588265

S 800 Gebrauchtteile verk. Tel. Duisburg 43 37 05 nach 19 Uhr. 50 145

Indra

Indra, 2/2 Coupé, Bj. 73, bildschön, sehr gepflegt, 40 000 km, met.-grün, DM 21 000.— abzugeben (Neupreis: DM 63 000.—). Tel. 0 89/9 03 34 17. 69 770

Indra Cabrio EZ 73, Klimaanlage, 40 000 km, VB 15 000.— DM. T. 0 71 81/ 6 11 54 od. 6 15 65. 50 148

Indra-Teile, kompl. Heck, inkl. Sitze -Armaturen, Bj. 72 V8-Motor+Autom.-Getriebe, air-condition sowie neue Diplomat-Vorderachse abzugeb. Tel. ab 18.00 0 81 38/8 13 88 27. 50 285

Sieger im ADAC-Test
Phoenix Stahlflex

155 SR 13	70,—	165/70 SR 13	75,—
165 SR 13	79,—	175/70 SR 13	85,—
175 SR 14	99,—	185/70 SR 13	88,—
175 HR 14	122,—	185/70 HR 13	105,—
185 HR 14	135,—	185/70 SR 14	107,—
155 SR 15	78,—	185/70 HR 14	129,—
165 SR 15	87,—	alle schlauchlos	

andere Größen bitte anfragen.
Versand per NN, frachtfrei ab 4 Stück.
Fritz Ihle, Reifenhandel KG,
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21/6 55 00

Innocenti

Mini Innocenti, PS 64, Bj. 1.75, 1. Hand, km-Stand: 17 000, Blaupunkt-Bamberg, Stereo-Cassettenrecorder f. DM 7200.—. Tel. 0 5328/3 91. 69 446

Iso

ISO-GRIFO-MOTOR U. TEILE. Tel. 06 11/36 21 74. 69 771

Grifo 1969, TÜV 9.76, 5,2 Ltr., 55 000 km, z. verk. od. Tausch geg. größ. Wagen, VB 12 000.—. T. 0 24 61/33 55. 69 772

Iso Grifo, Modell 68, TÜV frei, 60 000 km, Berlina-Elektronic, schwarz-gold, Bestzust. VHB 15 000.—. T. 02338/8426. 69 495

Iso Rivolta Lele 5,7 L, 244 PS, 220 km/h, kupfermetallic, 52 000 km, TÜV 10.76. Tel. AC 02 41/2 14 41. 50 235

Italia

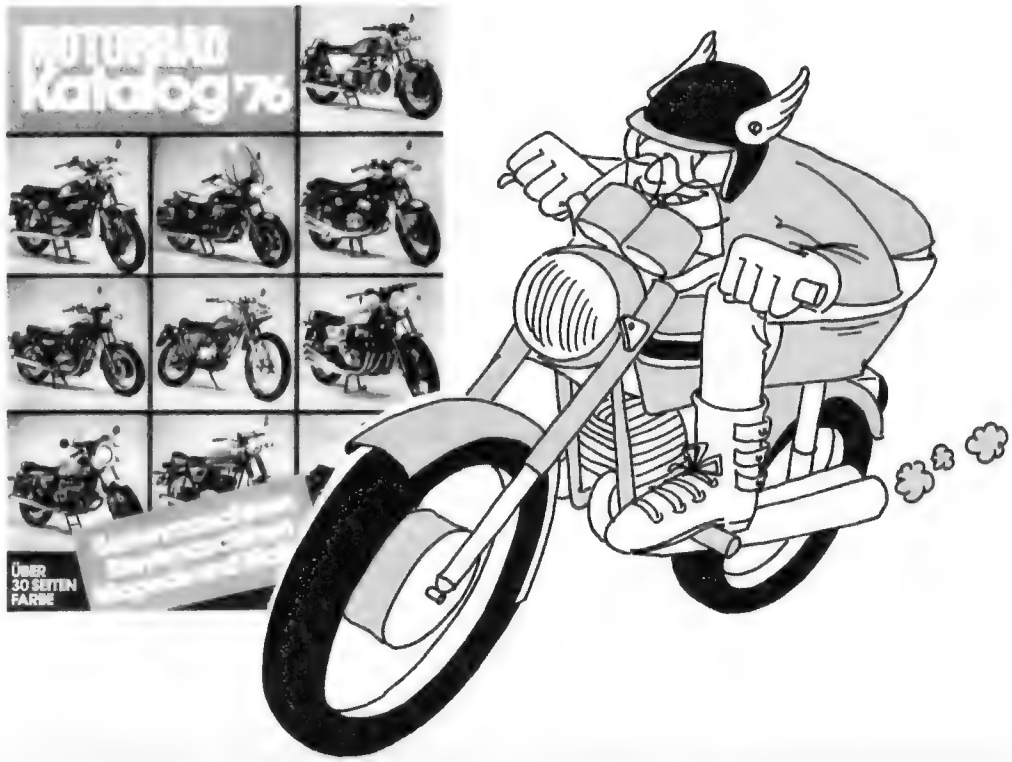
Intermeccanica Cabrio, Bj. 70, reparaturbedürftig, für DM 6800.— zu verk. Tel. 0 72 61/50 67. 69 773

Zweirad-Parade '76.

Jetzt ist er da. Der neue MOTORRAD-Katalog mit Bildern, Daten, Preisen und einer Menge Wissenswertem von über 300 in- und ausländischen Motorrad-Modellen. Von der kleinen 50er bis zur dicken 1000er – alle sind sie übersichtlich geordnet und auf den neuesten Stand gebracht.
Dazu eine komplette Übersicht über das Angebot an Mofas, Mopeds, Mokicks und Leichtrollern in Deutschland.

Der neue MOTORRAD-Katalog: Ratgeber und Nachschlagewerk für Motorradfahrer und Motorradfans, für Industrie, Handel und Werkstätten.

Den neuen MOTORRAD-Katalog gibt's ab 8. Oktober bei Ihrem Zeitschriftenhändler. Mit noch mehr Farbe, zum alten Preis von 6 DM.



AUTOTRANSPORTER

z. B. 2000 kg DM 3290,— inkl. MwSt. **Pkw-Kastenanhänger, Bootsanhänger,** ein- und doppelachsig. Fertige Anhänger sowie Anhänger-Bauteile und vorgefertigte Fahrgestelle zum Selbstbau. Netto-Preise ab Werk. Verlangen Sie kostenloses Angebot mit allen Daten.

MOSEL + CO., Anhängerwerk
764 Kehl-Leutesheim 100, Tel. 0 78 53 / 2 27

Jaguar

JAGUAR XJS soeben eingetroffen. Alle Modelle beim größten deutschen Händler.
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/34 30 34
50 179

JAGUAR – SERVICE
Raum Köln
neuwertige Fahrzeuge + E-Teile
Kirschbaum-Automobile
Klaus Wegen & Co KG
5 Köln 1, Aachener Str. 90
Tel. 02 21/51 15 51 u. 51 43 42

Kaufvertrag m. 15% Nachl. sof. zu vk. Typ frei. Tel. 0 72 54/10 81. 50 060 H

Jaguar MK 10 Autom., Bj. 63, 238 PS, TÜV 77, m. Ersatzt. an Liebhaber zu vk. Prs. VB. T. 0 72 52/34 34 v. 19-20 h. 50 081

2 Jaguar-Motoren, 3,8 u. 4,2 Ltr., geg. Gebot zu verkaufen. Tel. 0 72 52/34 34 von 19—20 Uhr. 50 082

Jaguar XJ 6, 4,2 l, Bj. 70, rot-met., 13,5 l/100 km, Radio, Lederpolster, zu verkaufen. Tel. 05 11/82 73 08 od. Mo. 82 70 70. 69 775

Suche dringend einen Jaguar E Type Roadster geg. bar bis 10 000.— DM, a. Rechtsl. Angeb. an F. Güntert, 7768 Stockach/Baden, Heideweg 10. 69 776

Verk. Motor, Jaguar 4,2, ca. 18 000 km. Angeb. unter Chiffre A 21/69 777

Einmaliges Angebot für Liebhaber! **Jaguar S-Type,** Bj. 64, R-Lenkg., gut. Zust., Lederpolst., viele Extras, su. Fan z. aufpolieren alten Glanzes, Minipreis 2222.22 VB. Tel. 0 61 72/3 29 79. 69 778

Jaguar MK 2, Bj. 65, silb.-met., Overdrive, Chrom-Speichenr., Radio, SD, Ca. Soeters, Middelburg/Holland, Lange Viele 47. 69 474

MK 10, 3,8 Ltr., Bj. 62, TÜV 9.76, innen/außen Reifen sehr gut, VB DM 2000.—. Tel. 0 40/6 93 40 66/67. 50 030

Jaguar MK II, 3,8 l, Lederpolst., Radio, met/grün, Mot. 0 km, 2 J. TÜV, Bestzustand, DM 9500.— priv. verk. EG-Import-Export, Krefeld, A. Semrau. T. 021 51/2 45 09, Telex 853 565. 50 111

Jaguar Barankauf 07231/40901. 69 565

XJ 6, Bestzust., TÜV 8/77, Rechtsl., 7800.—, evtl. Finanz. Tel. 02 02/42 17 66 abends nach 19 Uhr. 69 600

Jaguar MK II, 3,8 ltr., 66, Atm. 0 km, TÜV neu, Topzustand 9900.—. Tel. 0 51 08/36 96 ab 19 Uhr. 69 496

2 engl. MK II, 68, verzollt. Tel. 02 21/74 35 88. 69 447

Jaguar E Typ V12, Roadster, Mod. 73, 25 000 km, unfallfrei, 2 Jahre TÜV, Radio, sehr gepflegter Wagen, DM 19 800.— Finanzierung + Inzahlungnahme möglich. Auto-Weber, 65 Mainz, Tel. 0 61 31/67 66 16. 69 448 H

Jaguar XJ 6 L, Bj. 75, 4000 km, Garantie, a. Extras, Neupreis 38 000.— DM, 29 000.— + MwSt., d.blau, **XJ 12,** alle Extras, Neupreis 42 000.— Bauj. 73, 26 000 km, TÜV 77, DM 21 000.— braun, neu bereift. Tel. 0 22 55/82 00. 69 449

Jaguar-Ersatzteile, Unfallwagen ges. Tel. 0 21 03 / 5 29 95, Telex 08 581 611. 69 917 H

Englandreise s. Veteranen 69 987

Jaguar 340/68, rechtsgesteuert, einwandfr. Zust., neue Kupplg., Bremsen, Ventile, Lack dunkelblau, Schnellganggetriebe, Sonnendach, Stereo, Radio/Cass. 4 Lautspr., Pirelli Cinturato u. v. a., DM 8000.—. Tel. 02 51/2 00, 65 Loddenheide, App. 343. 69 916

Jaguar: Automatik-Getriebe, Reparatur-/Tauschaggregate. 0 40/6 52 56 49.

XJ 12 Coupé, Bj. 75, 7000 km, DM 34 500.—, **EV 12 Coupé,** Bj. 72, 3000 km, DM 26 000.—. Tel. 02 71/38 18 91. 69 918

E-Type V12 Capri od. letzte Serie, nur 25 000 km, Bestzust. Preis VHS, Tel. tagsüber 0 62 01/80 41 32. 69 919

Jaguar E Coupé, V12, Bj. 6.74, km 6000, rot, DM 24 000.—. Tel. 0 57 31/2 12 56 od. 0 52 21/45 67. 69 920

XJ 12 L, fabrikneu, nur 38 500,—. Fin. mögl. umsth. z. vk. 06 21/40 80 85

Chromspeichenräder 6", neu, für Mk2, alle E. u. XJ. T. 0 25 93/72 90. 69 921

Beamter sucht Jaguar E, geschenkt, Gegenleistung od. günstige Finanzierung, Zusch. unt. Chiffre A 21/69 992

XJ 6, Bj. 73, 30 000 km, m. einigen Extras, Bestzustand, z. verk., Tel. 0 23 71/6 09 60. 69 651

Jaguar E II + II,
Unfall, Ersatzteile zu verk.
Tel. 0 68 31/7 10 51.
50 234

Suche für MK2 sehr gut erhaltene Stoßstangen sowie eine Anhängerkupplung. Tel. 07 21/3 03 79. 50 146

Jaguar E-Typ 4,2 Ltr., Bj. 69, Bestzustand. Tel. 0 66 61/5 27. 50 147

JAGUAR IN KÖLN
AUTOHAUS KEMPEN
Ständig Auswahl an Neu- u. erstklassigen Gebrauchtwagen
Tel. Köln 37 49 81 und 37 56 77

3,8 Ltr.-Motor, geg. Gebot u. div. Ers.-Teile von E-Typ zu verk. Unfallw. gesucht, T. 0201/661651 od. 02853/3550. 69 653

Neues Jaguar-Modell XJ 6 L, 3,4, fabrikneu, 27 160.—. Tel. 0 68 31/7 38 06. 50 233

MK 10, Bj. 63, 2 Jahre TÜV, echte Colorvergl. br. Leder, absol. Bestzustand, für ca. 10 000.— überholt, a. neu, Motor 0 km, ca. 11 500.— Tausch od. Inzahlungnahme 05 11/44 38 39. 69 652

JAGUAR NEUWAGEN
XJ 6 L — XJ 12 L — XJ 12 Coupé
günstig sofort ab Lager lieferbar
Huscher-Strepp
Tel. 0 21 05 / 47 03 + 0 21 01 / 6 95 44

Jeep

Munga - Ersatzteile
Motoren u. Getriebe (neu, Aust. u. gebraucht) sowie alle anderen Ersatzteile. Auch Schneeketten, Batterien, Reifen, Ersatzteilkataloge, Werkstatthandbücher, Greifzüge und komplette Jeep, z. T. neuer TÜV.
Peter Hermann, 3005 Hemmingen 1
Carl-Zeiss-Str. 28, Tel. 05 11 / 42 10 21-25

SANYO-Taschendiktiergerät!
für Sport, Beruf, Büro. Laufzeit 2 x 60 min. Maße: 12,7 x 8,2 x 3,2, äußerst handlich. Neuartiges Schaltsystem durch Drucktasten, eingeb. Mikr., kompl. mit Netz- u. Akkubetrieb u. Tasche. Gewicht: 495 g. **Nur DM 466,44,** Versand per Nachn. Bei Vorkasse 5% Rabatt. Postscheckkonto Karlsruhe 174748-753. Außerdem führen wir Sanyo-Taschenrechner ab DM 48,—. Verlangen Sie Angebot. **U & O-GmbH,** 773 VS-Villingen, Brigachstr. 14, T. 0 77 21/5 46 88

M 151, neue Planenseitenteile gegen gute Bezahlung gesucht. Chiffre A 21/50 048

Jeep CJS, in gutem Zustand zu kaufen gesucht. Tel. 0 27 22/25 76. 69 859

Verkaufe **US-Jeep M 38 A 1,** zum Ausschlacht., DM 1500.—. Hans Brunner, 8261 Kraiburg, Bahnhofstr. 2. 69 774

Willy's M 38 Anhängerkupplung, DM 4800.—. T. 02 34/28 86 84. 69 654

Jeep M 38/52, festes Verdeck Alu. Standheizung, kein Rost, TÜV 6.77. Unterbodenschutz, neu lack., techn. 100%, 4 Sitzpl. 60% bereift. Dazu Ersatz nach Wunsch. Auf Wunsch umger. offen geg. Mehrpr. VB DM 5800.— o. Verdeck. Chiffre A 21/50 231

DKW S Munga 4, TÜV 1. 77, optisch u. technisch Bestzustand. Preis 3500.— DM. Tel. 05 61/3 38 33. 50 232

Jensen

Jensen-Healey Bj. 75 (mit Lotus 4-Ventil-Motor), 3 Monate alt, 5000.— DM u. NP oder Tausch Ferrari Dino. Tel. 0 89/35 85 58 ab 20 Uhr.
69 857

Kart's

Renn-, Kart-, LZ- Petri-Motor, gen.-überh. guter Zustand, wenig gelaufen, viel Zubehör, DM 1200.—. Tel. 0 68 97/7 33 49 ab 18 Uhr. 69 497

Lamborghini

Deutsche lamborghini
Vertriebsges.m.b.H.
Generalimporteur
8 MÜNCHEN, Sonnenstr. 22, Tel. 0 89 / 59 75 09
Ausstellung: Odeonsplatz 2, Tel. 0 89 / 2 80 09 75
Zentralersatzteillager:
München 90, Schönstr. 12, Tel. 0 89 / 66 38 18

Lamborghini Espada, Bj. 10.71, 45 000 km, leichter Unf.-Schad., fahrbereit, DM 19 850.— verk. T. 0 21 51/2 34 14. 69 500 H

Miura S, 73, Vergaserbrand, Totalschaden, geg. Geb. T. 07 11/48 34 79. 69 613

Lamborghini Bark. 07231/40901. 69 566 H

Miura S, Bj. 70, Bestzustand abzugeb. VB: 18 500.— DM, Inzahl. möglich, T. 02 31/82 16 32 nach 20 Uhr. 14 69 06. 69 656

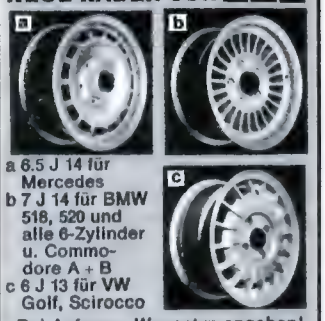
Verk. Miura-Motor + div. Teile, Tel. 0 30/6 81 93 81 ab 17 Uhr. 69 655

Miura 72, 24 000 km, VHS od. Tausch DB 350 SL, ab 17 Uhr. T. 030/6819381. 69 657

LAMBORGHINI Espada, 46 000 km, Bj. 72, Bestzust. z. verk. DM 35 000.—. Tel. 0 70 21/5 54 62. Inzahlungn. mögl. 50 236

MIURA S, absoluter Top-Zustand, DM 19 500.—. Tel. 0 74 43/66 66. 50 061

NEUE RÄDER VON ATS



a 6.5 J 14 für Mercedes
b 7 J 14 für BMW 518, 520 und alle 6-Zylinder u. Commodore A + B
c 6 J 13 für VW Golf, Scirocco

Bei Anfragen Wagentyp angeben!
Sehr preiswert durch
FRITZ IHLE
Reifenhandel KG
757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 55 00

Lamborghini Miura S, guter Zustand, verk. od. Tausch geg. and. Fabrikat mit Wertausgleich. T. 0 53 63/7 32 86. 69 567

Miura SV, Ende 72, 37 000 km, garagengepflegt, 2.-Wagen, techn. u. opt. wie neu, metallic, echt Led., 45 000.— DM. Tel. 02 21/24 84 40. 50 006 H

Ständig Lamborghini-Fahrzeuge auf Lager; Lamborghini Jarama S, 2+2 Coupé, fabrikneu, Klimaanl., Servol., u.a. Sonderpreis DM 55000,—+11%; Lamborghini Countach, Chefwagen, Klimaanl., Lederausst., Stereo-Cass.-Radio, u.a., 4000 km, besser wie neu, günstig abzugeben. Lamborghini Händler u. Vertragswerkstätte
AUTO-KROPF
85 Nürnberg, Deutschherrnstr. 1-7,
Tel. 09 11/26 47 41

Preisfrage?
Woher Lamborghini-Fahrer auch kommen — es ist keine Frage wo sie sich treffen. Sondern eine Prestige-Frage!
Lamborghini Nordrhein-Westf.
KNITTER Automobile
43 Essen, Tel. 02 01/23 06 06

Lamborghini-Vertretung
Unfallinstandsetzung
Max Irber, 8 München 90
Schönstr. 12, Tel. 0 89/66 38 18

Lancia

Lancia Fulvia 135, 89 PS, Bj. 2.73, 39 000 km, rot, 5-Gang, guter Zust., 7000.— DM, Extras. Silvia Kieppin, 56 Wuppertal 1, Spedlingsgasse 1. 69 922

Lancia Beta 1800, Lim. 6.73, 64 000 km, nur Langstrecken, 1. Hand, Garagenw., 7400.—. T. 18 Uhr 07161/41411. 69 658

Lancia 1300 Lim., 83 PS, Bj. 72, 44 000 km, VB DM 5000.—. Tel. 0 82 33/66 19. 69 659

Lancia, F 1300 Berlina, 85 PS, Bj. 72, 39 000 km. 7413 Gomaringen, Bachstraße 12, Fischer. 50 237

Lincoln

Suche für Lincoln, Bj. 67, Türen u. Kotfl. linke Seite u. Reifen 900-15 od. 215-15, K. H. Griepenburg, 45 Osnabrück, Bramscherstr. 83. 69 450

Lloyd

ORIG. - ERSATZTEILE

Lloyd Motoren Werke,
28 Bremen, Postfach 1253,
Tel. 04 21 / 5 16 11, Telex 02 44 798

Lloyd Bj. 58, 280.—. T. 0 89/3 19 28 25. 69 779

Lotus

Lotus Germany bietet an:
Elite 502, Vorführw. 8000 km, Europa Special, Ausstellungsw. 8 München 70, Albert-Roßhaupter-Str. 104, Tel. 0 89/7 60 86 00

Englandreise s. Veteranen. 69 986

1 Europa S2 Bauj. 71, 1 Elan Cab. Bj. 71, rep.bedürftig geg. Angebot zu verk. Tel. 0 63 72/84 23. 69 498

Europa TC Special, Orig. JPS, Bauj. 73, 34 000 km, 5 G., Colorglas, Stereo, Mot. u. Fahrw. überh., Spitze 210, NP. 28 000.— VB 12 500.— DM. Tel. 0 23 81/3 24 60. 69 499

Suche Lotus Europa ab Bj. 70 (auch ohne Motor + TÜV), km unbegrenzt. Angebote unter Telefon 0 99 32/21 47 ab 19 Uhr. 50 149

LOTUS RUHRGEBIET
Gerd Schlichter
58 Hagen-Hohenlimburg,
Elseyerstr. 16, Tel. 0 23 34/5 75 97

Suche Seven. Tel. 0 80 31/3 48 12. 50 150

Lotus Europa S 2, Bj. 70, 41 000 km TÜV 76, Bestzustand. T. 06 41/3 11 04 v. Di. b. Fr. 8—18. 50 151

Marcos

Marcos 3 Ltr., 5.74, rot, Bestzustd., Pr. n. Vereinb. Tel. 0 86 24/2 65. 50 025

Maserati

Maserati Indy, Unfall z. Ausschlacht. mit 2 Motoren DM 2500.—. T. 0 89/45 35 13. 69 923

Maserati Ghibli, Erstzul. 2.72, TÜV 8.77, Klimaanlage, 40 000 km, Top-Zust., VHB DM 25 000.—. Tel. 0 23 81/2 97 32, tägl. bis 12 Uhr. 69 924

Maserati Ghibli SS, Bj. 73, km 40 000, unfallbeschädigt, jedoch fahrbereit, VB 14 500.—. Tel. 030/4914881. 69 660

Matra

MATRA-BAGHEERA COURREGES, Neufahrzeug-Ausstellungswagen, außen und innen ganz in weiß, elektr. Fensterheber, elegantes Liebhaberfahrzeug, 1 Jahresgarantie, sehr preiswert abzugeben. Autohaus Heinz Lang, 7500 Karlsruhe-1, Rintheimerstr. 90, Tel. 07 21/69 89 42. 69 575

Matra 530 LX, Bj. 5.73, gelb, 33 000 km, TÜV 77, VB DM 8000.—. T. 07032/21336. 69 661

Matra-Simca, Bj. 8.72, 27 000 km, gelb, 1,7 Ltr., 73 PS, VB 6000.—. Tel. 0 24 21/5 38 01. 50 152

Verk. von Matra Bagheera Felgen + Reifen neu + diverse Teile gegen Gebot unter Chiffre A 21/50 238

Talbot-Spiegel mit den bildschönen international geschützten Breitsicht-Einsätzen „Talboval" (oval 150 x 96 mm) und „Talbosquare" (rechteckig 135 x 96 mm, siehe Bild) zeigen Ihnen

2 bis 3 Fahrspuren zugleich!

Das bedeutet: ruhiger und sicherer (weil totwinkelfreier) fahren in der Stadt und auf der Autobahn! Bezugsquellen und Prospekte vom Alleinhersteller Talbot + Co., 1 West-Berlin 62, Ebersstraße 80

Matra 530 LX Cabrio, Bj. 1/73, TÜV 1.77, 51 000 km, gelb, VB 7500.— DM. H. Staimer, 8 München 83, Putzbrunner Str. 234. 69 662

Suche Unfallwagen, auch Totalschaden. Tel. 0 60 81/91 01. 50 079

Mercedes

BMR-Auto-Zierhufeisen
mit Ihren Initialen, 11 x 11 cm

Prospekte durch F. M. Reinhardt
7 Stuttgart 1, Verdistr. 59
Tel. (07 11) 69 35 64

250 SE Coupé, Bj. 66, Bestzust., Original DB 53 000 km, goldmetallic, super gepflegt, DM 8200.—. KEMPE-IMMOBILIEN ESSEN, Tel. 23 60 55. 69 781

DB 300 SEL, 6,3, Bj. 70, Stereo, Alu-Felg., Velour-Ausstg., 80% Bereif., Preis DM 12 000.—. Tel. 02 41/50 74 12. 69 782

220 D Kombi, Bj. 73, TÜV neu, mit Garantie, nur **19 990.—, 350 SL,** viel Zbh., i. A. **23 500.—. AHG** Ludwigsburg, Tel. 0 71 41/4 20 81. 69 783

MERCEDES-MOTOREN

Pkw		Lkw	
200 D	1900,—	206 D	2200,—
200 D/8	2050,—	406 D	2200,—
220 D/8	2200,—	608 D	2500,—
230 /8	2150,—	808 D	4100,—
250 SE	3100,—	Preise	
280 SE	3350,—	inkl. MwSt.	

1 Jahr Garantie oder 50 000 km
Aus- und Einbau nach Voranmeldung innerhalb eines Tages
Motoren Krux,
Motoreninstandsetzungbetrieb
5063 Overath, Im Wiesenauel 6, am Hallenbad, Ruf: 0 22 06 / 25 69 oder 77 77

Suche 280 SL/1975, möglichst silbergrau oder weiß. Bin Großhandelsimporteur für Orientteppiche, biete Gegenwert in soliden Gebrauchstepp. bis antiken Sammlerteppichen nach Ihrer Wahl od. uns. Beratung. Chiffre A 21/69 784

350 SL, Bj. 3.72, 60 000 km, metallic/blau, Hardtop, Colorscheiben, Ster., Casetten-Radio, Lack Bestzustand, 4 nagelneue Reifen mit rial-Felg., 8fach bereift mit Felgen. DM 23 500.—. Tel. 0 77 21/5 94 82—5 59 91. 69 786

NEU in Deutschland!

US-Exportscheinwerfer für alle Daimler-Benz-Modelle der neuen S- und SL-Klasse, TÜV-abgenommen und einbaufertig DM 897,— pro Satz per Nachnahme durch
W. u. G. Autoteile
58 Hagen, Rheinstraße 63
Tel. 0 23 32 / 1 46 63 od. 0 23 31 / 8 51 26

DB 190 SL, Bj. 9.59, Karosserie etwas rep.bed. Teile vorhanden, zu verkaufen, Preis DM 3500.—. Tel. 07 11/56 09 16 ab 18 Uhr. 69 785

250/8, Bj. 70, TÜV 11.76, Zubeh., gepflegt, VB 6800.—. Tel. 07 81/8 33 94. 69 780

Gebrauchte Mercedes-Teile
liefert
AUTOHOF BARBARA SPENER
1 Berlin 65, Jülicher Straße 14
Telefon 0 30 / 4 93 47 63

350 SL, 1. Hand, unfallfrei, gepflegter Garagenwagen, DM 23 000.—. Tel. 05 31/32 95 00. 69 787

Suche DB 170 od. 220 Cabrio bis Bj. 54, zahle 10 000.— bar, Rest in Gold. Chiffre A 21/69 788

220 S Coupé, Bj. 59, sehr guter Zust., d. weg. Versetzung zu verk., fordern Sie ausführliche Beschreibung an. Tel. 0 62 21/4 50 64. 69 789

Mercedes Unfall-, Total- und Motorschäden kauft 0 44 21/7 02 22. 69 860

350 SL AUTOMATIC 72, Color, Leder, 94 000 km, nur Langstrecke, erstkl. Zust., DM 23 800.— zu verk. Tel. 0 72 43/1 38 38. 69 926

Autobarankauf
Sofort Bargeld für Ihren gebrauchten Pkw (alle Typen).
Harald Rochel Automobile
725 Leonberg, Stuttgarter Straße 37
Tel. 0 71 52/5 29 30, Abf. Stuttg.-Dreieck

300 SE Cabrio, Bj. 62, TÜV 77, Bestzustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Coumans, Tel. 0 24 34/48 86. 69 927

230 SL, TÜV 77, Tel. 09 31/7 68 47. 69 928

Mercedes 200 D, Jahreswagen, mit versch. SA, Mitte Oktober 1975 abzugeben. Tel. 0 63 48/96 13. 69 929

Umständehalber! **280 CE,** 73, techn. u. opt., wie neu, km 70 000, alle Extras, Neupr. 35 000.—, VB 21 500.—. Tel. 0 90 02/34 24. 69 930

MERCEDES MOTORE
für Pkw und Lkw generalüberholt im Tausch, nach Voranmeldung, Aus- und Einbau innerhalb eines Tages.
1 Jahr Garantie oder 50 000 km
DIESEL-FEUER GmbH

Köln	5063 OVERATH (an der B 55) Gewerbegebiet Tel. (0 22 06) 20 93 u. 76 74
Frankfurt	6072 DREIEICHENHAIN Daimlerstraße 6 Tel. (0 61 03) 8 41 41-2
München	8 MÜNCHEN 50 (Ludwigsfeld), Karlsfelder Str. 282 Telefon (0 89) 1 50 44 33

50 007 H

300 SEL, 6,3, Bj. 69, Klimaanlage, colour, Radio, Bestzust. DM 7500.—. Tel. 0 21 05/47 03. 69 862

BOSI der Spurtschnelle

ABE (TÜV-gen.) für Mini Innocenti, Cooper, Autobianchi, Fiat, BMW, Alfasud, Opel, Ford VW Golf, Scir.
von Technikern aus dem Rennsport entwickelt
DR. HÖHN — Sport — Styling
7119 Ingelfingen, Postf., Tel. 0 79 40/21 00

Wertsteigerung

DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund, Evinger Str. 232
Tel. 02 31 — 85 13 02
Inkl. MwSt.

REGALE

- aus Holz oder Stahl
- in allen Größen
- für jeden Zweck
- Böden verstellbar
- hohe Tragfähigkeit
- preiswert

Freiprospekt
L.R. v. ZEDLITZ KG 6200 Wiesbaden
Emanuel-Geibel-Str. 18 · Tel. (0 61 21) 30 29 52

Direkt ab Fabrik

Heiku Schonbezüge und **wohly** Sitzpelze
daher so preiswert
Über 1000 Modelle

Maßgeschneidert für jeden Wagentyp

Da stimmt jedes Detail. HEIKU-Schonbezüge aus bestem Material verarbeitet, sitzen fest und faltenfrei wie die Originalpolster, sind leicht zu reinigen, licht-, luft-, wasch- und farbecht. Farbe und Design passen hundertprozentig zu Ihrem Wagen.

Kostenlos per Post erhalten Sie unseren neuen Spezialkatalog mit Original-Stoffmustern u. Preisen. Ansehen kostet nichts.

Name
( )
Ort
Straße

Wagentyp u. Baujahr angeben.

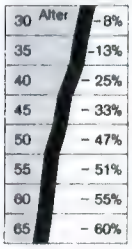
Spezialfabrik für Autoschonbezüge
HEIKU 4926 Dörentrup 2 Abt. M 11
Telefon 0 52 63 / 20 26

5 J x 13 für AUDI 80 und VW-Golf, -Scirocco, -Passat

TÜV-frei RONAL ABE
LEICHTMETALLRÄDER
ABARTH-Auspuffanlagen, RECARO-Sitze, KONI- und BILSTEIN-Spezialstoßdämpfer, CIBIE-Scheinwerfer, H4-Systeme HELLA Bitte Type und Baujahr angeben.
⅓ ANZAHLUNG, 6 RATEN.
L. BEIL · 6701 NEUHOFEN 4 · Telefon 0 62 36 / 13 66

testasa e löst Potenz-probleme

Leistungeschwund nach Alter in % Sexuelle Potenz



Gegen geistige und sexuelle Erschöpfungszustände gibt es testasa-e. Die Potenz wird gezielt aufgebaut, die Erregbarkeit gesteigert durch Vitamin E und vier natürliche Heilpflanzen-Extrakte. testasa-e verstärkt die Durchblutung, regt die Hormonproduktion an und beeinflußt das Sexualzentrum.

testasa-e ist besonders gut verträglich. Keine Gewöhnung. Nur in Apotheken – rezeptfrei.

Lesart: Die Prozentzahl gibt den natürlichen Schwundwert an.

Mercedes

Mercedes 170 Sb, Bj. 53, Lim. m. Faltverdeck, TÜV 9.76, vollk. überholt, techn. u. opt. absoluter Bestzustand. Tel. 02 31/48 07 57 (abends). 69 932

450 SLC, 18 000 km, gelb, schw. Leder, 1.74, unfallfrei, Zweitwag., wie neu, Sommerfahrzeug, alle Extras, NP DM 57 000.— f. DM 44 000.— incl. MwSt. Tel. 07 11/33 00 11. 69 933

280 SE Cabrio, 68, total überholt, neuer Motor, alle Extras, für DM 14 900.—. Tel. 06 11/72 90 90. 69 861

HOLLÄNDER
kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Einmalige Gelegenheit Mercedes 600 – Pullmann-5 pl. Zustand wie neu, wenige km, günstiger Preis! Anfragen an: Karl Frei, Veilchenweg 1, CH-5033 Buchs, Tel. 0 64/22 70 41. 50 099

Mercedes-Unfallwagen kauft HERDI, 7 Stuttgart 80, Tel. 07 11/60 88 03. 50 008 H

100% Kaufe jed. Mercedes auch SL, ab Bj. 65. Tel. 07 11/56 13 24. 50 009 H

DB 280 SE/9 3,5 l, Bj. 12.71, Farbe: Weiß, elektr. Schiebedach, UKW-Radio, Stereo-Recorder, Ronal-Räder neu mit TÜV, braunes Leder, get. Frontscheibe, 67 000 km, unfallfr., alle Inspektionen, Garagenwagen, Hohlraum- u. Unterbodenschutz, Doppel-Halogen- u. Nebelscheinwerfer, sof. zu verk. Cafe Schorn, 5373 Gemünd, Dreiborner Str. 55, Tel. 0 24 44/21 81. 50 050

AMG

DB 280 E/CE	25 Mehr-PS	DM 3274,50
Fahrwerksprogramm		DM 985,68
DB 350 SE/SL/SLC	35 Mehr-PS	DM 4978,35
DB 450 SE/SL/SLC	35 Mehr-PS	DM 5932,95
Fahrwerksprogramm		DM 1030,85

Preise inkl. MwSt. u. Montage
AMG MOTORENBAU 7151 Burgstetten
Mühlstraße 33, Telefon 0 71 91/36 25

350 SE oder 450 SE zu kaufen ges. Angebote mit Bauj., Farbe, Preis unter Chiffre A 21/50 065

Cabriolet Liebhaber 220 S, Bj. 58, techn. u. opt. neuw., für DM 9500.— zu verk. Tel. 0 61 47/71 15 ab 20 Uhr. 50 053

Merc. Barankauf Tel. 06 11/28 51 44. 50 059 H

Suche dringend Sportwg. od. sportl. Lim. von ca. 3000.— b. 20 000.— sofort Barzahlung. Tel. 0 70 24/23 85. 50 068

Italienische Version des C 111, 110 cm hoch, 4 Sitze, Mittelmotoren, 360 PS, 300 km/h. Lieferung nach dem Salon in Genf 76 für DM 300 000.—. Zuschr. unt. Chiffre A 21/69 477

Su. ält. MB-Cabrio. Chiff. A 21/50 043

MERCEDES-REIFEN

185/70 HR 14	UNIROYAL	DM 122,—
	PIRELLI CN 38 SM	DM 128,—
205/70 HR 14	DUNLOP D 1	DM 144,—
205/70 VR 14	PIRELLI CN 36	DM 139,—
	PIRELLI CN 36 SM	DM 186,—
	DUNLOP S. SPORT	DM 195,—
	MICHELIN XWX	DM 205,—

einschl. 11% MwSt. - Versand frankfrei ab 4 Stück per NN
Reifen-Höffken, 5951 Neu-Listernohl
Telefon 0 27 22/74 62

350 SL Autom., Bj. 73, Zweitwagen, rotmetallic, beide Dächer, Colorverglasung, Naturlederausstattung, Heizheckscheibe im Hardtop, Leichtmetallsportfelgen, unfallfreier Bestzust., DM 29 500.— incl. MwSt., von Privat. Tel. 0 23 27/5 74 59. 69 667

Suche 450 SE (L), gelb od. weiß, Klima, Velour, Bj. 74, bar. 0 84 06/7 70. 69 668

Rarität! Einzige C 111-Karosserie auf der Welt in privater Hand geg. Höchstgebot. T. 07 11/48 34 79. 69 731

170 SA Cabrio, Bj. 51, TÜV 8.77, in sehr gutem Zustand, AT.-Motor, geg. Gebot zu verk. 0201/786857. 69 669

170 D, Cabriolet, 4-türig, Bj. 1951, techn. renoviert, VB. T. 0 25 63/73 73 abends. 69 670

230 SL, TÜV 77, Mot. + Getr. 20 000 km, VB 10 000.— Jaguar Inzahlungn. Tel. 0 62 06/7 11 43. 69 671

350 SE, 1.75, pinlengrün/met., alle Extras, Preis VS. T. 0202/423600. 69 672

Suche Maschine 6,3, nur erstklassiger Zustand, v. Priv., **zahle bar,** Zuschr. unt. Chiffre A 21/69 673

Alle Ersatzteile und Motore
aus neuwert. Unfallfahrzeugen bis zu 60% billiger, mit Garantie. Einbau möglich, Handwerksbetrieb.
MERCEDES alle Typen 200/8 Diesel, 220/8/250 S/SE/CE/ 280 SE/3,5/6,3 V8
PORSCHE 911 T/E/S bis 2,7 Carrera
BMW 1602/2002/tii/2500/3.0 CSi
OPEL Kadett/Manta/Rekord/Commodore
FORD/VW/AUDI/ALFA R./CITROEN SM
Bär & Co. oHG. 463 Bochum, Humboldstraße 36,
Tel. 02 34 / 6 05 53 oder 6 05 54

280 SE Coupé, 1. Besitz., AT-Motor, neuer Lack., unfallfrei, Colorglas, elektr. Schiebedach, VB 13 500.—; Anfragen unter Telefon 0 92 61/8 37 abends nach 19 Uhr. 50 242

Liebhaber-230 SL, Bj. 64, TÜV 7.77, Bestzust. zu verkaufen. Tel. 0 89/77 52 97 nur ab 19 Uhr. 50 243

Gesucht: Mercedes 300 SL, Roadst., Bj. 1957. Angebote an Phonogram GmbH, Abtlg. Einkauf, 2 Hamburg 11, Postfach 11 07 29. 50 244

Neuwertiger 300 SL, Bj. 59, vor 4000 km, für ca. 35 000.— DM in Mercedes-Werkst. überholt u. erneuert (Neuteile: Motor, Verdeck, Lack, Reifen, alle Leuchten, etc., VP 30 000.— DM. Tel. 0 71 31/8 16 22. 50 245

230 SL, TÜV 9.77, Automat., 2D., S., Leder, 86 000 km, abs. 09 11/72 04 56. 50 153

Mercedes 600 zu verkaufen, Bj. 68, TÜV 77, für 20 000 DM, generalüberholt, techn. u. optisch 1a, Farbe silber-met., Velourpolster. Alle Extras. Tel. 02 21/62 23 07 u. 58 19 99. 50 154

Mercedes-Motore
generalüberholt u. teilüberholt, im Tausch für alle Pkw-Typen, Garantie, Aus-, Einbau, Reparatur
Motoren Rückert, Düsseldorf 13,
Alt Himmelgeist 22, Tel. 02 11/79 80 30

220 SE Coupé, Bj. 59, blau/Met., rote Lederausst., fahrbereit, techn. guter Zust. Tel. 0 51 41/2 33 22 od. 2 70 29. 50 155

450 SEL, metallicrot, Autom., Velours anthrazit, elektr. Schiebedach, Klimaanlage, heizb. Heckscheibe, Kaufpreis DM 50 489,46 incl. MwSt – Kaufvertrag DM 1500.— unter Neuwert abzugeben. Lieferung Nov. 75, Tel. 02 21/49 55 52/49 56 52. 69 674

Suche Merc. 280 S/SE, Autom., Bj. ab 73, bis 50 000 km, Preis n. Ausst. bis 18 000.— bar. Chiffre A 21/69 675

DB 220 SE, Bj. 59, neuer Motor, nur 8000 gelaufen, guter Zustand, TÜV 3.77, Preis VB. Harry Mader, 3550 Marburg 17, Am Burgblick 5. 69 676

190 SL, unrest., DM 1400.—. Tel. 0 61 31/4 51 77. 69 677

Mercedes, sämtliche Typen bis Bj. 1959–60, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote mit Foto (zurück) und Zustand. 69 574

300 SL-Motor in gutem Zustand, zu verk. Tel. 0 77 71/32 97. 69 573

220 S-Motor, 106 PS f. 2200.— gen.üb., 0 km zu verk., Fahrzg. (Cabrio, Bj. 57) gratis dazu. DM 2000.—. Tel. nachm. 07 61/49 32 04. (FR) 69 572

Mercedes Metall-Felgen, 5", neuw. 4 Stück DM 1000.—, u. Autoradio Becker Grand Prix mit Kassettenrecorder, neuw., DM 550.— zu verk. Tel. Baden-Baden 0 72 21/2 43 36. 69 571

280 oder 350 SE, SL, SLC, ab Bj. 72, sucht, Tel. 0 22 41/4 49 40 n. 19 Uhr. 69 570

Suche Mercedes-Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl, alle Modelle. Tel.: 07 21 / 59 26 61 H

180, Bj. 55, TÜV 5.76, Motorsch., fahrber., geg. Geb. Tel. 0 88 61/45 13. 50 239

280 SE Coupé 3,5, Bj. 9.70, 58 000 km, TÜV 9.77, weiß, Colorglas, Mittelsch., Kopfst. 2. Hand, VB 13 500.—. Tel. 0 22 03/5 22 92. 50 240

280 SL, 1974, 30 000.—. T. 0 89/93 60 93. 50 241

Gelegenheit! Merc. 300 d, Adenauer, Bj. 60, eleg. Reiselim., Automat. Getriebe, SD, Becker-Radio, Servobremse und -lenkung, grau, innen Velours hellgrau, exzellenter Zust. (5 J. gestanden), DM 13 000.—. Dieter Eckardt, 7012 Fellbach, Stuttgarter Str. 17. Tel. 07 11/58 46 85. 50 157

230 SL, Bj. 12.64, 2 Dächer, neu. Stoffdach, ATM, TÜV 2. J. 8500.— DM. Tel. 09 11/26 16 49. 50 158

Von Arzt 190 SL, 1962, TÜV 7/76, ATM, Cabrio Panoramahardtop, 9fach bereift, Radio, Belege, Bestzust. 6000.—. Zuschriften unter A 21/50 159

Suche: Hardtop für 350 SL. Telefon 0 83 77/2 00. 50 160

Hallo Liebhaber! Verkaufe Mercedes 230 SL, Bj. 64, rot mit 2 schwarzen Dächern, 69 000 km, Austauschmotor, VB 7200.— DM. T. 0 77 51/23 46. 50 161

280 S Bj. 73, mit Zubehör, 38 000,— um 20 900.—. T. 07 11/51 33 85. 50 156

Mercedes Barank. 07231/40901. 69 569 H

300 SEL 6,3, Motor nach Überholung 1000 km gefahren, sämtliche Extras, DM 9900.—. Tel. 0 27 34/15 48. 69 568

230 SL Autom., Bestzustand, 2 Dächer, TÜV 77, ATM, Radio, 11 500.—. Tel. 02 11/57 58 04. 69 506

190 SL, Liebhaberstück, Bj. 1955, gelb, schw., Hardtop, TÜV 5.76, VB DM 9000.— z. vk., R. Menzel, 2161 Estorf-Gräpel, Nr. 18. T. 04140/232 n. 19 Uhr. 69 507

190 SL, Bj. 61, Bestzust., VB 7500.— DM, wegen Familienzuwachs zu verk. Tel. 07 31/7 67 97. 69 508

Hallo Liebhaber! Verk. 190 SL, Bj. 63, 33 000 km, Bestzust. VB 12 000.— DM. T. 07424/2493. 69 509

Verk. 190 SL, Motor defekt, geg. Geb., nicht unter DM 3000.—. R. Holler, 658 Idar-Oberstein, PF 1473. 69 994

200 D, gelb, Jahreswagen, DM 15 900.— Tel. 02 51/3 26 12/3 28 83. 69 501

230, 6.12.74, weiß, Servol., 1935 km, wegen Todesfall vk. 18 500.—. Tel. 05 41/5 92 09. 69 502

Motor 230/8 mit allen Aggregaten zu verkaufen, 25 000 km, 1500.— DM, 633 Wetzlar, Rotdorn Nr. 15. 69 503

300 SEL 3,5 l, Bauj. 70, silber, 2. Masch. 117 000 km, neu HA, Getr. alle Extras, Topzustand 11 600.— DM. Tel. 0 73 06/51 83. 69 504

Merc. 220 S, Bj. 58, gepflegt, viele neue Blechteile. T. Frankf. 61 83 28. 69 505

Wir kaufen
Mercedes Pkw mit Motorschaden gegen sofortige Barzahlung.
Motoren Krux, 5063 Overath, Im Wiesenauel 6, Tel. 02206/2569 od. 7777

280 SL, f. Mitte Oktober ges., 2 Dächer n. exzellent. Zustand, rostfrei, wenig km, bei Händlerangebot muß Citroen DS 21 P in Zahlg. gen. werd. Angeb. unt. Chiffre. A 21/69 451

190 SL, Bj. 60, 9.76, ATM 5000 km, Lack neu, v. Extr. u. NT., Bestzust. **Sofort** preisg. abzug. Näheres Tel. 0 66 21/7 36 50 von 18–22 Uhr. 69 452

300 SL zu kaufen gesucht, 030/7822198. 69 453

Für Liebhaber! 250 SE Coupé Autom. Bauj. 8.66 ab-s. neuw. sehr gepfl., papyrusweiß, dkl.-blaue Lederausst. Servol., Anhängerkuppl., 8fache neue Bereifung, TÜV 8.76, VB 8900.— incl. T. 8–17 Uhr. 08368/137 Mo.–Fr. 69 454

300 SEC Cabrio, Bj. 64, generalüberholt, AT-Motor, Getriebe, H-Achse, techn. + opt. einwandfrei, als Zweitwagen nur im Sommer gefahren. Mindestangeb. 16 000.—. 0 24 21/5 38 01. 69 512

KAUFE Mercedes-Unfallwagen
Tel. Stuttgart 07 11 / 76 09 66

190 SL, Bj. 59, TÜV 7.77, 2 Dächer, Masch. überh. Tel. 0 41 37/5 41. 69 601

Messerschmitt

Messerschmitt KR 200, fahrbereit, diverse Ersatzteile, geg. Gebot zu verk. Klaus Brandt, 2391 Schafflund, Meyner Str. 24, Tel. 0 46 39/2 34. 50 246

Messerschmitt Kabinenroller KR 200 sehr gut erhalt. z. verk. Tel. 0 84 53/4 24 ab 18 Uhr. 69 663

MG

British Car Centre H
MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

MG TC/47 rest., weiß, TÜV 8.76. Tel. 0 89/37 49 10. 69 790

MG-A-Coupé 1600, Bj. 58, sehr gut u. original erhalten, Farbe dunkelgrün, Weißwandreifen, Speichenräder, Ledersitze sowie Lederauslegung, Mot. 45 000 km, Stereo-Tonband, Radio u. viele Ersatzteile z. verk. VB ca. DM 5800.—. Tel. 0 77 41/22 23 ab 18 Uhr. 69 791

Englandreise, s. Veteranen. 69 985

Minipreise für gebr. Teile verk. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 50 010 H

MG Gebr.-Teile und Motoren z. v. Unfallw. ges. Viernheim, Tel. 0 62 04/24 60, 7-10 h

MG-Gebrauchtteile zu verkaufen. Unfallwagen gesucht. Tel. 0 29 43/25 86. 50 012 H

Wir suchen dringend gegen bar alle Typen Daimler-Benz, Porsche, Jaguar, BMW, Alfa, amerik. Wagen und Exoten
Reelle Abwicklung zu Tageshöchstpreisen in bar.
Auf Wunsch Rückflug mit privater Cessna möglich.
Südring-Car-Shop, 7505 Ettlingen, Pforzheimer Straße 53
Autobahnausfahrt: Karlsruhe-Rüppur, Telefon (0 72 43) 1 30 99 + 90

MG A 1600, Bj. 60, Lagerschaden, viele Ersatzteile, VB DM 3000.–. Tel. 02 31/12 86 80, ab 18 Uhr. 69 664

Hardtop f. MG „B" (neu) weg. Unfall sofort zu verk., Preis VHS. T. 06 21/40 92 47, zw. 13 u. 14 Uhr tägl. 69 665

TA 1937 DM 5800.–, **MGA 1600 1964** DM 4800.– m. TÜV. T. 05403/2523. 69 666

MGA 1600, Bj. 61, Topmodell, z. verk. Tel. 0 21 54/36 78. 69 577

MG Barankauf T. 0 72 31/4 09 01. 69 576 H

MGA grundüberholt, 6900.– DM. Tel. 0 71 21/5 47 75. 69 510

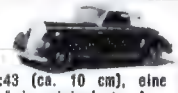
SPRITZDECKEN UND VERDECKE

Leicht aufmontierbar, MGs/Triumphs/Sprites etc., Verd. DM 125,— b. 170,—, Spritzd. alle Mod. DM 85,—, dir. ab Fabrik, Lieferz. 7 Tage, Prospekt/Preisl.:

British Hoods, 45 High St., Burnham Bucks., SL 1 7 JD, ENGLAND

Modellautos

MERCEDES 170 S Cabrio 52-53



Zinngußbausatz 1:43 (ca. 10 cm), eine „Walldorf-Miniatur" in originalgetr. Ausführg. Nie vorh. als Modell erschienen. Ein MUSS f. d. Sammler, ein bes. Geschenk f. „Ihn". Handwerkl. Kleinstserie. Offen DM 35,50, geschl. DM 39,50, beide zus. DM 70.—, Fertigmodell DM 56.— (Preise + NN-Porto u. Verp.) Bitte auch Großkatalog anfordern, mit üb. 1300 and. Automodellen, alle Maßstäbe, Plastik u. Metall, Fertigform u. Bausatz. DM 4,— in Briefm. bitte an **MODEL INTERNATIONAL,** 6083 Walldorf, 100 Morgenring 100, Abt. 1

Monteverdi

Monteverdi High Speed, weg. Auswanderung günstig abzugeben, Bj. 73, TÜV 77, alle Extras, DM 29 000.– incl. MwSt., Neupreis DM 82 000.–. Tel. 02 21/58 19 99 u. 53 39 11. 69 792

Morgan

Import von **MORGAN**
Lieferzeit ca. 24 Monate.
Norddeutschland:
Fa. K. W. Flaving, 475 Unna/Westfalen Hochstraße 4, Telefon 0 23 03 / 1 52 74
Süddeutschland:
Merz & Pabst, 7 Stgt., Alexanderstr. 46 Tel. 07 11 / 23 31 11, Telex 07–2 19 50

MORGAN + 4, Zweisitzer, neu, umsth. sofort abzugeb. Tel. 0 52 02/33 36. 50 083 H

4 Alu-Felgen, 5½ Jx15 für **Morgan +8** z. verk. Tel. 02 91/4 29 98. 69 793

Englandreise s. Veteranen. 69 984

Morgan + 8, RL, 6500 M, EZ 8.75. Geg. Gebot. Tel. 05 81/43 74 ab 19 Uhr. 69 934

Morgan + 8, gelb, schw. Leder, Koni 23.9.74, 19 000 km, DM 21 000.–. Tel. 0 22 02/3 59 25 ab 20 Uhr, 02 21/62 30 38, 15–18 Uhr. 69 864

+8, 28 000 km, verk. geg. bar-Gebot. Tel. 02 11/71 45 68. 50 028

Suche Plus 8. Tel. 0 80 34/3 48 12. 50 162

Morgan Barankauf 07231/40901. 69 578 H

Morgan + 4, 2sitzer, Sonderanfertigung, dunkelblau, Sportfelgen, Teakholz, TÜV, 1a Zustand, billig abzugeben. Tel. 0 63 24/13 15. 69 513

Motorräder

Moto Guzzi California 750 ccm, 50 PS, Bj. 72, 13 500 km, 2 Scheinwerfer, Packtaschen, Sommerfzg., von Privat zu verk. Tel. abends 0 70 71/2 33 46. 69 935

BMW 90/6, 5/75, 3000 km, alle Extras, VB 8650.– DM. T. 06122/6495. 69 678

HARLEY-DAVIDSON Electra-Glide 1200 ccm, 0 km, m. sämtl. Extras statt 15 500 nur 12 400.–. T. 06 21/40 91 42. 69 511

Oldsmobile

Oldsmobil Toronado, DM 9800.–, Bj. 71, 60 000 km gel., 2 Jahre TÜV. Tel. 0 40/5 27 09 19. 50 163

Toronado, AT-Motor u. Getr., Bj. 66, TÜV 77, VB 7500.– T. 0 70 34/2 17 49 69 679

Opel

GT/J, 3.73, TÜV 3.76, 49 000 km, neuer Mot., Rad., Leichtmetallfelgen 185/70, VB Finanzierung mögl. Tel. Münster 02 51/5 63 77 od. 5 88 29. 69 936

Su. für Commodore 65 LM-Felgen m. Bereifung. Tel. 0 57 75/3 79. 69 937

Koni-Spez.-Stoßdämpfer m. Fahrwerktieferlegen, kpl. m. Einbau nur DM 579,60. Motor-Tuning m. TÜV-Zubehör m. ABE. Katalog geg. 1,– DM (Briefmarken)

Lexmaul OPEL TUNING
6232 Kelkheim, Bergstr., T. 0 61 95 / 7 32 11

Opel Ascona 16 SR, Gr. I, 20 000 km, für Berg u. Slalom. opt. evtl. Hänger, m. Wagenpaß o. Zulassung zu verk. Tel. 0 30/3 35 78 63 ab 15 Uhr. 50 067

GOODYEAR-REIFEN

G 800 Grand Prix	White Letter
165/70 HR 13 WL 91,—	185/70 HR 14 WL 139,—
185/70 HR 13 97,—	205/70 VR 14 WL 174,—
165/70 VR 13 WL 132,—	215/70 VR 14 WL 159,—
185/70 HR 14 WL 118,—	185/70 VR 15 WL 159,—

WL = mit weißer Reifenschrift

einschließl. 11% MwSt. Versand per Nachnahme, frachtfrei ab 4 Stück. **Fritz Dale,** Reifenhandel KG, 757 Baden-Oos, Tel. 0 72 21 / 6 16 36

Kadett 1900 SR, Bj. 69, TÜV 9.77, 1a Zustand, div. Extras, DM 3500.–. Tel. 0 83 81/27 49. 50 027

Ascona 16 SR Gr. 1, Bj. 5.74, Motor 1000 km, Getriebe 0 km, 3fache Bereifg. (Slalom), unfallfr., Pr. 9800.–. Tel. 02 34/51 28 85 od. 02 34/70 25 60. 50 056

Manta 19 SR, alle Extras, Motor u. Getriebe gen.-überh., Bj. 72, 61 000 km, Preis 6300.–. Tel. 0 26 52/2 21 App. 420 täglich v. 7.30–16.30. 50 057

Verkaufen. Suchen. Tauschen – schnell und erfolgreich.

In Deutschlands größtem Automarkt. Sie erreichen hier mit einer privaten Kleinanzeige über 3 Mio. Autofahrer.

Berechnungsbeispiele für private Gelegenheitsanzeigen:

1 Zeile	= 3 mm DM 18,90	5 Zeilen	= 12 mm DM 75,60
2 Zeilen	= 5 mm DM 31,50	6 Zeilen	= 15 mm DM 94,50
3 Zeilen	= 7 mm DM 44,10	7 Zeilen	= 17 mm DM 107,10
4 Zeilen	= 10 mm DM 63,––	8 Zeilen	= 20 mm DM 126,––

auto motor sport Anzeigen-Bestellschein für eine Privatanzeige

Bitte in Druckschrift und mit Kugelschreiber ausfüllen. (Pro Buchstabe, Satzzeichen und Wortzwischenraum ein Kästchen).
Motor-Presse Stuttgart, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042, Tel.: 0711/21 42–2 58 / 2 62

Diese Anzeige soll ab der nächstmöglichen Ausgabe unter der Rubrik _____

insgesamt _____ mal unverändert erscheinen.

Kosten: DM 6,30 inkl. MWSt. für 1 mm Höhe bei 43 mm Breite. (1 Druckzeile = 3 mm Höhe). Bei Chiffre Anzeigen erhöht sich der Preis um DM 5,– inkl. Porto und MWSt.

Anzeigentext:

Die Anzeige soll: (Bitte nur eine der 3 Möglichkeiten ankreuzen)
☐ mit folgender Anschrift ☐ nur mit meiner Tel.-Nummer ☐ unter Chiffre erscheinen.

Name/Vorname

PLZ **Ort**

Straße/Nr.

Rechtsverb. Unterschrift

Datum

ams 21

Pirelli CN 36 SM
205/70 VR 14 DM 164.–
Reifen Ihle, Tel. 0 72 21/6 55 00

Opel

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
– der Langzeit-Auspuff –
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr/20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-frei (ABE). Sofort lieferbar für OPEL Manta, Ascona, Rekord C, Rekord II.
SEBRING. 6301 Heuchelheim 1, Postf. 25

Manta 19 SR, Bj. 71, TÜV 5.77, ATM 11 000 km, Kotfl.-verbr., 3teilige 8" Alu-Felgen 235/60 VR-Reifen, tiefergel., Vorderr. neg. Sturz, Sperrdifferential 75%, Nebelschw., L.-Lenkrad, Sicherheitsg., Kopfst., Radio, Stereo-Cass.-Rec., SSD, Colorvergl., heizb. Hecksch. **Suche:** 5-Gang Sportgetr. Tel. 0 55 02/3 76. 69 938

19 S-Motor f. Ascona, 34 900 km, für DM 900.–, Registervergaser f. Ascona, neu, für DM 300.– z. verk. Wolfgang Herath, 8581 Eckersdorf, Flurstr. 9. 69 939

Diplomat V 8, Bj. 11.72, 1. Hand, unfallfr., Bestzust., Zubehör, DM 6950.–. Tel. 0 21 05/47 03. 69 865

OPEL Barankauf 06 11 / 28 51 44
50 019 H

GT 1,9, Bj. 72, 33 500 km, Ü-bügel, Radio, 6" J Al-Felgen, 185er Reifen, TÜV 4.77, VB DM 7500.–. Tel. Mo bis Fr v. 8–16 Uhr 0 60 21/40 13 69. 69 794

Ascona 16 SR, Bj. 73, opt. Gr. 1, 18 000 km, DM 7950.–. Tel. 0 51 21/5 29 01 ab 18 Uhr. 69 795

Opel GT, Bj. 71, 70 000 km, TÜV 77, Steinmetz getunt, Preis VB 7300.– DM, techn. + opt. gut. Zustand, Tel. 0 77 41/33 26. 69 684

Suche Opel Diplomat E, Bj. 71–73, ggf. Autom., Bestzust., J. Gutfreund, 66 Sbr. 3, Gaußstr. 52. 69 602

Kapitän 51 zu verkaufen, H. Giltmann, 3257 Springe/b. Ster, Hindenburgstr. 11. 69 580

Opel Barankauf T. 07231/40901.
69 579 H

Opel GT/J, Bj. 71, TÜV 5/77, Radio usw., Preisvorstellung 6950.– DM, Tel. 0 55 82/5 20. 69 514

Von Diplomat E, neuer Motor mit Schaltgetriebe, neue Auspuffanlage, Vorder- u. Hinterachse komplett mit Niveauregelung und viele sonstige Teile, Festpr. 1700.– DM, R. Seyl, 5231 Brubbach/Altenkirchen, Westerw. Waldweg 12. 69 455

Steinmetz GTA, Bj. 71, TÜV 7.77, blau/met., viele Extras, mit 185/70 (Stahl) + 195/70 (LM) + Mo. S. a. Felg. VB 7900.– Tel. 0 61 62/47 87. 69 456

Kadett 1900, 6.72, 34 000 km, 7" usw., VB 5400.–. Tel. 0 64 71/3 03 61. 50 247

Suche 4 Alu-ATS-Felgen 7 J 14 für Commodore A sowie 2 Recaro-Sitze od. Scheel-S. u. Doppelverg. Reck, 2981 Halbemond, Hauptstr. 32. 50 248

4x RIAL-Alufelgen, 5.5 x 14, f. Opel Rek. II, mit TÜV, nur 3 Monate gel., weg. Fahrzeugwechsel zu verkaufen. Tel. 05 21/36 11 49. 50 249

GT, Bj. 72, H4, Radio, Cass., elektr. Antenne, div. Extr., 62 000 km, gepfl. von Liebhaber, 8fach bereift, LM-Ronal 7 J. 195 Goodyear, 185 Leber Stahlfelgen, VB 8270.– DM. Telefon 02 81/4 12 42. 50 250

4 Borrani 6 J x 13 m. 185/70 SR 13, ABE, 4 Woch. gef., z. verk., VB 550.–. Schulte, 5974 Herscheid, Reblin 3. 50 251

Opel-Commodore 2,5 l, 115 PS, Bj. 12. 73, Autom., weinrot, 17 000 km, 1a Zust. da Garagen- bzw. Zweitwagen, Schiebedach, Vinyldach, heizb. Heckscheibe, Anhängerkuppl. u. sonst. Zub. Umständeh. für DM 12 500.– zu verk. Tel. 0 61 62/10 33. 69 680

3 Doppelvergaser m. Saugrohr. Commodore z. verk. 500.– T.02124/54434. 69 681

Diplomat V8, Bj. 73, 82 000 km, Klima, el. Fensterheber, Grünverglasung, Radio, Kopfstütz., blaue Cordvelourssitze, techn. u. opt. einwandfrei, Preis: 11 900.– DM. Tel. 0 52 44/27 78. 69 682

Manta TE 2800, 4.75, 6000 km, Neupr. 24 000.– DM, umständeh. für 13 800.– DM, Köln 0221/366910 + 02233/66612. 69 683

Panther

PANTHER
Alleinimporteur
Das individuellste Automobil
PANTHER J 72
PANTHER de VILLE
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034

50 182

Peugeot

Peugeot 304 S Cabrio, weiß, Bj. 73, TÜV 77, VB 5680.– DM. 0 53 41/5 25 51. 69 796

403, Bj. 60, TÜV 9.76, m. viel Zubehör, DM 900.–. Tel. 0 21 51/4 15 63 ab 17 bis 18 Uhr. 69 940

404-Motor zu verk. Tel. 07 61/6 95 92. 69 866

Verkaufe 4 Stahlfelgen 5½J x 14 für 304 S mit 175/70-14 80%, VB DM 400.– Tel. 0 70 71/3 34 01. 69 457

Pontiac

GTO 1969, TÜV 4.77, Unfall r. Seite, sonst einwandfrei. Tel. 0 24 61/33 55. 69 808

Porsche VW-Porsche

Wir kaufen gebrauchte Porsche 911
Hannover
Vahrenwalder Str. 193
05 11 / 63 13 38

911 T Cpé. 2,4, Mod. 72, a. Extr., met/gr., 56 000 km, VB 13 000. 0 68 98/10 34 09. 69 799

911 T, Bj. 73, S-Ausst., 5-Gang, Spoiler, LM-Felgen, Stereo, unfallfr. DM 15 900.–. T. 0 23 51/5 34 11. 69 800

Suche 911 mit Motorschaden od. ohne Motor, auch sonstige Schäden. Tel. 0 23 53/39 76. 69 801

356 B, TÜV 9.77, Bestzustand, 5500.– DM. Tel. 0 22 92/54 77. 69 802

CARRERA 3.0 Ltr. neu, Extras, sofort abzugeben. Tel. 0 40/5 51 59 37. 69 803

911 T, Bj. 70, S-Ausst., 5-Gang, 124 000 km, überholt, techn. Bestzust., Color, Zubehör, VB 9400.– DM. Tel. 0 52 34/94 06 ab 17 Uhr. 69 804

PORSCHE 911 UNFALLWAGEN GESUCHT
Gebrauchtteile günstig abzugeben.
Tel. 0 64 41/6 14 96 und 4 45 63
50 041

7"-Felgen gesucht. T. 0 53 21/8 17 99. 69 805

2,5 Ltr. Porsche Rallye-Motor, 245 PS, generalüberh. im Aug. 75, VB DM 3600.–. Tel. 0 40/5 50 18 44. 69 806

Verk. **Porsche 911 T-Targa,** Bj. 70, TÜV neu, 1a Zust., met.-grün, S.-Ausstatt., 5-Gang, Leichtm.-F., Lederausstatt., get. Sch., Aut.-Gurte, Radio, 91 000 km, DM 12 000.–. Uta Kugler, 8229 Feldkirchen, 0 86 54/83 16/1 99 50. 69 807

911-Motoren verk. Tel. 06 11/49 19 58. 50 013 H

Suche 2,7 Coupé. Tel. 07 21/49 11 71. 69 798

911 S Coupé 2,4, US-Modell '73, 190 Echt-PS, Ex-Werkswagen, Klimaanlage, 5-Gang, Cass.-Rec., neu: Felgen, Reifen, Federbeine, Wärmetauscher, hi. Achsträger, Bremsen. Tel. 07 11/21 42-2 01/2 03. 50 102

911 S Coupé, signalgelb, Bj. 72, Sportomatic, TÜV 77, techn. + opt. einmalig, DM 19 000.–. Tel. 00 32 23/44 10 27 nach 19 Uhr (Brüssel). 69 472

Kaufe Porsche Turbo geg. Barzahlg. Y. Hobi, CH-8253 Dießenhofen, Hauptstr. 12. Tel. 0 53/7 62 87. 50 093

Porsche 356 B Coupé, Bj. 61, rot, exzellenter Zust. Technik gen.-überh. VB 6300.–. Tel. 0 40/2 00 65 50. 69 867

Ankauf sämtl. Porsche zu Höchstpreisen. Tel. 0 41 01/7 19 33. 69 941

Gebrauchtteile - Verkauf und Reparatur
Großangebot: Motoren, Getriebe, Unfallwagen gesucht. **D. Schreiner,** 7147 Hochdorf/Enz bei Stuttgart, Tel. 0 70 42 / 65 60

Porsche-Teile: 1 Heck-Sp. 75er mit Gum. 590.–, 1 Front-Sp. 73er Car. 245.–, 1 Heck-Sp. 73er Car. 295.–, 1 Le.lenkr. Car. 75er dicke Ausf. 300.–, Kotfl.-Verbr. 1 Satz a. Anfr., 1 Mot. + Getr.-Schutz Alu 100.–, div. Teile a. Anfr. v. P. Nowak, Tel. 06 11/30 31 47. 69 942

Porsche 912, Bj. 68, Bestzust., teilweise neue Teile, Extras, TÜV 9.76, d'grün, neu bereift, VB 8000.–. Tel. 02 11/68 51 65. 69 943

911 S 2 Ltr. Mot. überh. 2200.–, **5-Ganggetr.** 2,2 Ltr. 850.–, **Sportgetr. 2,2 Ltr.** 500.–, **4 6" S** Felg. mit 75% Pirelli 800.–, heizb. Hecksch., get. Scheiben, Armat. u.v.a. von Priv. aus Totalsch. Tel. 0 71 21/7 62 40. 69 944

Carrera Coupé, Modell 74, dkl.grün, catacolor-Verglasung, 7- und 8-Zoll-Felgen, 39 000 km, 5-Gang, schwarze Innenausstattung, werksgepfl., preiswert abzugeben. Tel. 02 11/44 23 15. 69 945

VW-P. 914/6, 72, gelb, Cas.-Rad., S-Felg., 60 000 km, VB 11 500.–. Tel. 0 73 51/90 65 ab 19 Uhr. 69 946

Verkaufe für Porsche 911, 1 Satz Kotflügelverbreiterungen mit passenden Stoßstangenecken, passend bis Mod. 74. Peter Rentschler, 7126 Sersheim, Tel. 0 70 42/40 96. 69 947

Gebrauchtteile aller Typen am Lager
U n f a l l w a g e n g e s u c h t
M. Freisinger & Co.
Porsche-Gebrauchtlager
75 Karlsruhe 21 (Daxlanden), Waldweg 2, Telefon 07 21 / 59 26 61

Carrera Targa, 5.74, 12 500 km, alle Extr. 1a, NP 55 000.– DM günstig. Tel. 0 40/5 38 26 00. 69 948

Verk. opt. 914/6: Kotflügelverbr. 6" S-Felgen, neue 185/70 Dunlop SP, Konis, Abarth etc. unfallfreier Bestzustand. Tel. 0 53 23/10 76. 69 949

912, 69 ATM, 6700.– (VW Eint.). Tel. 0 61 22/1 21 40. 69 950

Carrera Targa, Mod. 74, Sonderlack., 30 000 km, 7 + 8 J Felg., Colorglas, Hecksp., Nebelsch., VB DM 32 000.–. Tel. 0 71 61/8 70 06. 69 951

Suche Porsche Targa od. Coupé, Anz. 1000–, mtl. 500.–. Zuschr. unt. Chiffre A 21/69 952

Suche **Porsche 911,** Bj. 73, könnte monatlich 400.– DM zahlen. Tel. 0 30/6 23 25 63, nur von Privat. 69 953

Porsche Turbo gegen bar gesucht. Tel. 0 52 02/33 36. 50 084 H

Suche Einspritzpumpe 2,4 l, E, Zuschriften unt. Chiffre A 21/50 073

Gebrauchte Porsche
ständig auf Lager, 356 C, Carrera 2, 911, 912 und Rennwagen. **M. FREISINGER & Co. 75 Karlsruhe 21** (Daxlanden), Waldweg 2 Telefon 07 21 / 59 26 61

Ital. Prototypen: Porsche Limousine 6- u. 8-Zylinder, 4 Türen, je 230 000.– DM sowie Porsche 12-Zyl., Mittelmotorsportw., 260 000.– DM, andere Prototypen a. Wunsch. Lieferzeit: 4-5 Monate. Zuschr. u. Chiffre A 21/69 476

Motoren, 356, 911 und Teile verk., suche Motoren u. Wagen. Tel. 0 61 51/7 87 43. 50 032

911 E Targa, Sportomatic, Stereo, Extras, EZ 4.73, 40 000 km, TÜV 5.77. Tel. 02 41/6 72 24. 69 954

911 S 2,4, Mod. 73, 58 000 km, TÜV 7.77, sinnv. Extras, scheckheftgepfl., in absol. Bestzust., nur weg. Neukauf für DM 16 800.– VB z. verk. Tel. 0 24 73/72 33 od. 02 02/64 16 10. 69 955

912 Targa, neue 75 PS Masch., L.-Recaro, heizb. Hecksch., ev. Hecksp., 1 neue Webasto-Hzg. T. 04 21/32 58 04. 69 956

100% **Kaufe jeden Porsche bar ab Bj. 69. Tel. 07 11/56 13 24.**
50 015 H

Su. Porsche ab Bj. 70 (a. Unfall). Tel. 0 89/42 22 03 ab 17 Uhr. 69 868

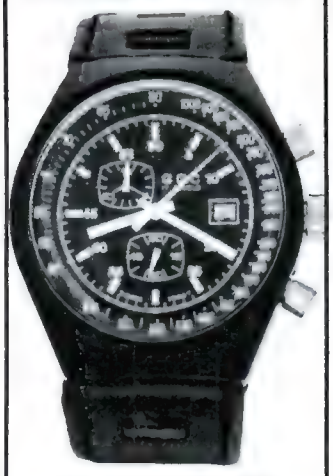
Carrera RS 2,7, Bj. 72, nur 38 000 km, alle Extras, sehr gepflegt. Zust., DM 26 600.– incl. MwSt. Tel. 0 40/58 20 54. 69 869

Porsche Carrera Targa, Bj. 74, 25 000 km, DM 33 800.–. Tel. 02 11/21 36 90. 69 870

VW-Porsche 914/4, 8.72, orange, 60 000 km, Bestzustand, neu bereift, DM 7200.–. T. 0 73 61/6 41 29. 69 690

Porsche Export
Ich suche dringend gepfl. Porsche, evtl. auch ältere. Tel. 0 40/45 87 89.
50 014 H

Rallye Look



Orig. Schweizer GGC-Chronograph
im aktuellen Racing Look
– mattschwarz –
Schweizer Wertarbeit garantiert höchste Präzision.
NUR DM 159.–
Lieferung gegen Nachnahme
Kauf ohne Risiko. Rückgaberecht innerhalb 10 Tagen.
12 Monate Garantie.
Vertrieb u. Kundendienst:
Studio GGC –
Günter Grabowitz, 5 Köln 1,
Moltkestr. 91–95,
Tel. 02 21/51 62 07

Carrera, 5.74, 40 000 km, Front- und Heckspoiler, 8" u. 9"-Reifen, 5-Gang mit Sperre, Extras, VB 32 500.– DM inkl. MwSt., evtl. Inzahlungnahme. Tel. 02 21/76 40 31. 69 687

Motoren für 356, 912 u. 911 sowie andere Porscheteile zu verkaufen. Suche defekte Motoren u. Unfallwagen. Tel. 0 21 61 / 19 90 96.
50 016

90- und 75-PS-Motor zu verk., suche def. Motor. Tel. 06 11/49 19 58.
50 017 H

PORSCHE-TARGA 911 T, Bestzust. zu verk. Tel. 0 49 52/26 28. 69 686

Tel. 02721 PORSCHE HÄNDLER

Sportwagenzentrale Walter Knebel

SIEGEN

911 Coupé (Jubiläums-Modell), 1 Jahr alt, 16 000 km, Bilstein, S-Instrumente, 7-Zollfelgen, Front- und Heckspoiler, Gruppe 3, DM 28 500,— in Agentur: **Carrera-Targa,** 2,7 Ltr., Erstzul. 27. 11. 1973, Radio, 5-Gang, Heckwischer etc., in Kundenauftrag DM 30 800,—.

4 LM-Ronal-Felgen, 6" u. 7" x 14 mit 210/14 Racing für DM 600.— zu verk. Tel. 0 52 21/6 15 09. 50 169

Suche Carrera 74/75, auch evtl. Turbo Targa, Inzahlungnahme od. Tausch m. Wertausgleich v. Alfa Romeo Montreal 2.75, 11 000 km. T. 06 61/5 23 94. 50 170

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN SPOILER, STOSSTANGEN, UMBAU JEDE AUSF. T. 0 61 98/75 98. 50 018 H

911 TC 2,2 rot S-Ausst. 5-Gg., 6", 100% Dunlop, Koni, Recaro, Britax, Blaupunkt, TÜV 77, 8900.—. Edrich, 6660 ZW 15, Schwarzwaldstr. 70. 68 809

4 Alu-Felgen, Sonderfertigung 15" m. 4 neuen Reifen 185 HR 15 zu verk. Tel. 0 51 71/1 70 11 od. 05 11/83 27 02. 69 516

TRAUMFARBE, grün-diamanteffekt, 911 E, 3.69 Targa, 76 000 km, Radio, Frontspoiler, DM 10 500.— VB. Tel. 0 51 82/5 17. 69 517

912, Bj. 65, Mot. 20 000, 5-Gang, UKW-Rad., Kar. rep.-bed., ohne TÜV, für DM 2100.—, weg. BW sofort abzugeb. Tel. 0 77 32/8 24 56. 69 581

911 S 2,0, 160 PS, Bj. 68, TÜV 12.76, g. Zust., DM 6000.—. H. Naumann, 6304 Lollar, Marburger Str. 107. 69 459

914, Bj. 71, TÜV 77, LM-Felg., Radio, neu bereift, Preis VB o. tausche geg. BMW 02 Typ. Tel. 0 27 24/3 91. 69 460

911 S Targa, 2,7 Ltr., Bj. 5.74, silbermet., Color, Faltdach, 26 000 km, unfallfrei, neu bereift, DM 24 900.—, Tel. 0 54 61/40 40. 69 515

1 Turbo-Heckspoiler mit Gummi, 750.—, Carrera-Stoßstange 73, DM 250.—, 1 x 911-Stoßstange DM 230.—. Tel. 0 89/8 41 75 47 vorm. 9—12. 69 461

Tausche München Motorr., Wert ca. DM 8000.—, geg. Porsche, evtl. Wertausgleich bis 1000.— DM. Tel. ab 17 Uhr 0 40/7 31 38 98. 69 583

356 B, Cabrio, TÜV 3.76, 3500.— DM. Riedesel, 87 Würzburg, Bachgasse 2. 50 252

PORSCHE MAGNER WUPPERTAL

Wir bieten die neuen 76er Modelle als Vorführwagen an: **911 Targa,** 2,7 l, 165 PS. **911 Coupé,** 2,7 l, 165 PS. **Carrera Coupé,** 3 l, 200 PS. **Turbo Coupé,** 3 l, 260 PS. Bevor Sie sich entscheiden — rufen Sie uns an.

JELLENDAHLER STR. 245 TEL. (0202) 705070

4 LM-Felgen 6 x 15, f. 450.— DM zu verk. Tel. 0 52 05/68 75. 69 518

911 Targa, 3.75, 2.7/150 PS, 12 000 km, wie neu, viel Zubehör, blau, DM 31 800.—. T. 0 21 28/31 62 ab 18 Uhr. 69 519

Heckspoiler, Mod. 75, mit Gummi, 600.— DM. T. 0 61 29/80 61. 69 520

Tausche o. verk. BMW 1802, 72, LM., mit a. Komf. geg. Porsche Targa. D. Meyer, Königslutter, Schöppenstedterstr. 18 (mit Ausgleich). 69 458

AUTO-SERVICE

Altmann + Hansen GmbH.
Spez. Porsche-Tuning u. Karosserie

Gebrauchte Porsche in allen Preislagen. Alle Modelle, z. T. erst wenige Wochen alt. TÜV-frei, Inzahlungnahme, Finanzierung.

56 Wuppertal 1 Tel. (0202) 31 07 11

Gesucht für 914/6, S od. Car. Bremsen, Kotflügelverbr., 8" S-Felgen, Distanzscheiben, Stehbolzen, S-Instrumente, Faltreif., Spoiler, 916-Stoßstang., Stoßdämpf., 05 51/80 51 App.26. 69 688

911 S Targa 2,4, 73, 31 500 km, TÜV 8.77, viel Zubehör, NP 36 500.— Preis VHB. Tel. 02 03/7 23 81 50, 77 01 36. 69 689

Porsche Barank. 0 72 31/4 09 01 69 582

914/6, 70 000 km, Bj. 70, DM 8500.—. Tel. 0 73 51/2 44 95. 69 604

356 Cabrio, Bestzust., TÜV 9.77, DM 6200.—. Tel. 0 61 31/4 51 77. 69 691

Carrera Spoiler vorne DM 260.—, 7" S-Felgen DM 340.—, 6" S-Felgen m. Dunlop 185 x 15 DM 250.—, andere Teile anfragen 0 61 73/6 38 15. 69 692

Carrera 3,0, Mod. 76, Lieferter. Ende Sept., oak grün-metal., 5-Gang, Klimaanlage, Colorvergl., 8" u. 7" Felg., m. Nachlaß abzugeben. Tel. 0 94 01/14 21 von 8—17 Uhr. 69 693

Raritäten: 356 A, Bj. 52 u. Cabrio 356 A, Bj. 59, b. Dächer TÜV neu, Bestzust., verk. geg. Höchstgeb, su. Targa, a defekt. Tel. 0 30/3 04 89 45. 69 603

Gebrauchtteillager Suche Unfallwagen

415 Krefeld, Grünerdyk 37
Telefon 0 21 51 / 2 69 77
Auto-Tel. 02 03 / 0 55 56 58

356 SC Porsche, Liebhaberst., met.-blau. Cabrio/Hardtop, ATM 40 000, Rad., Bestzust. Pr. VHS. T. 07661/4108 50 254

Carrera 2,8 ltr., 240 PS, umgebaut auf E 3 ltr., RS, Rennfahrwerk, weiß, 2,7er Sitze, 50er Reifen, absoluter Spitzenzustand, Radio Berlin etc. 29 000 km, DM 30 000.—. **Carrera** Bj. 75. 8000 km, 7.75, alle Extras. Preis VHS. Tel. 02 71/59 27 85. 50 110

ELTRAC digitale elektronische Handstoppuhr

DM 400,- + MWST.

ELTRAC-Electronic Rudolf Wolters
406 Viersen 1, Heimbachstr. 15, Postfach 10 07 72
Tel. 0 21 62 / 1 70 53, Telex 08 518 782 elt d
Bitte Prospekt anfordern.

GEBRAUCHTTEILE PORSCHE
Alle Typen am Lager
— Service — Unfallankauf —
Tel. 02 11 / 76 77 50, Werftener Feld 65

4 5½ x 14 Alu-Felg. DM 360.—. Tel. 07 91/5 27 32. 50 167

Porsche 356 SC Cabrio, Bj. 65, TÜV 5.77, techn. o.k., kl. Lackschäden, zu verk., VB 3500.— DM. T. 0 74 76/75 88. 50 168

Schwarzer Porsche 911, 2,7 Ltr., 8.74, 30 000 km, SSD, Cibie-Radio, 25 000.— DM. T. 0 65 43/22 62 od. 0 65 43/35 10. 50 253

HOLLÄNDER

kauft Unfallfahrzeuge u. Totalschäden zu absoluten Tageshöchstpreisen, sofortige Barzahlung u. Abwicklung. Tel. 02 34/6 05 53 oder 6 05 54

Porsche 356 B, Karmann Coupé, TÜV 11.76, viele E.-Teile, Bestzust., VHB 6800.—. Tel. abends 0 22 21/37 74 34. 50 255

Suche guterh. 914/6, Bj. 72, Angeb. Mo—Fr ab 18 Uhr, Sa ab 12 Uhr. Tel. 0 71 31/4 23 85. 50 256

Turbo, schwarz-gold, Sperre, Sportsitze, SD, Standheizung, unfallfrei, Juni 75, 6000 km, wegen Fußbruch zu verkaufen. Almo, H. Busch, 3548 Arolsen, Tel. 0 56 91/6 47. 50 164

Porsche-Teile: 7" E-Felgen, 6" S-Felgen, H4-Scheinwerfer sowie 2 Porschesitze z. verk. Tel. 02 31/59 46 46. 50 165

911 Coupé, 2,7 Ltr., Bj. 74, 35 000 km, 23 000.— DM. Tel. 07 61/3 36 42 od. 3 23 15 od. 5 49 09. 50 166

Pirelli CN 36 SM - Stahlgürtel, der Sieger im AMS-Reifentest, sehr preisgünstig lieferbar.

175/70 HR 13 TT 89,—	205/70 HR 14 TL 183,—
185/70 HR 13 TT 96,—	205/70 VR 14 TT 199,—
235/60 VR 13 TL 217,—	175/70 SR 15 TL 184,—
185/70 HR 14 TT 119,—	185/70 VR 15 TT 180,—
195/70 HR 14 TT 162,—	215/60 VR 15 TT 209,—

TT = Schlauchtyp, TL = schlauchlos Preise inkl. MwSt. Wir montieren fachgerecht oder versenden per NN. Frachtfrei ab 4 Stück. Nur 1. Wahl. Andere Größen und Ausführungen auf telefon. Anfrage.

AZS Reifendienst, 6 Frankfurt-Fechenheim, Dieburger Str. 18 Telefon 06 11 / 41 99 42

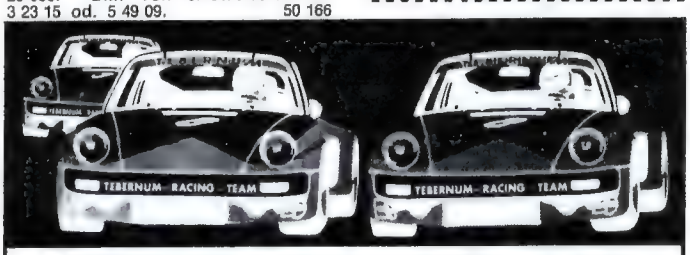
Geld sparen...

Auto-Albrecht garantiert noch günstigere Preise für über 5000 Art. Zubehör und Ersatzteile, Werkzeuge und Freizeitartikel, größtes Motorsport-Programm im neuen

Gratiskatalog 75

sofort anfordern!

AUTO-ALBRECHT
775 KONSTANZ- 11
Tel. 0 75 31—2 37 42



TEBERNUM-GEBRAUCHTTEILLAGER UNFALLWAGEN-ANKAUF

Motore 2,0—2,7 Liter mit Garantie

Krefeld, Cracauer Straße 16-26

Telefon 0 21 51/2 15 16

Renault

Renault Alpine 1600 Si

Gepflegte Vorführwagen: Rennerprobtes Sportcoupé, Spitze ca. 205 km/h, 1,6 l, Benzineinspritzung, 124 PS, 5-Gang-Getriebe, 4 Scheibenbremsen, 4 Halogen-Scheinwerfer. Robuste Mittelrohr-Rahmenkonstruktion. TÜV-abgenommen.

Deutsche Renault AG, Sportwagenverkauf
504 Brühl 1, Tel. 0 22 32/7 32 54

Alpine 1600 S, EZL 2.75, 10 000 km gel., schwarz, für 15 000 DM zu verkaufen. Tel. 29 32/2 23 25. Walter Engel, 5760 Neheim-Huesten, Burgstr. 7. 69 957

Suche Alpine 1300 mit TÜV gegen 5000.—. P. Gläsel, 7471 Harthausen, Rathausweg 2. 69 813

Ren. Alpine 1300, Vorf.-Wg., blau/met., 2800 km, Garantie. Autohaus Heuking, 41 Duisburg, Neumühler Str. 16/18, Tel. 02 03/44 50 72. 69 694

4 Stahlfelgen f. **Renault R 12,** 5½ J 13 m. 90%igen Uniroyal-Reifen 155 SR, 13 Felgen Extraanfertigung aus Frankreich kompl. m. Reifen DM 500.—. Tel. 0 30/4 65 68 52. 69 695

Renault Alpine Sportcoupé A 310, 25 000 km, neuwert., unfallfrei, z. DAT-Schätzpreis z. verk. Autohaus Lichtinger, Straubing, Tel. 0 94 21/60 31. 69 607

ALPINE 1300, blau, Bj. 4.74, 20 000 km, alle Extras, Radio, VB 16 000.— DM. Tel. 0 70 44/52 35. 69 462

R 12 Gordini, 48 000 km, zu verk. Tel. Mainz 5 24 53 od. 5 27 80. 50 171

Rarität! Renault Alpine A 110, 1100 ccm, 50 PS, 4.64, fast alle Teile neu, TÜV 77, halber Preis. Gerd Becker, 6 Frankfurt, Walbächerstraße 10. 50 177

Rennwagen

Geschlossener **L 405 Rennwagentransporter** mit Standhzg., Klappbett, kl. Werkbank, Kl. III, TÜV Jan. 76, DM 3000.—. Zuschr. u. Chiffre A 21/50 101

GELEGENHEIT-**FV 1300,** neuester Stand, bildschön, evtl. Teamunterstützung bei Rundst., VB 6500.—. Tel. 0 71 56/2 43 60 oder 2 45 18. 69 697

Formel 3 GRD, Bj. 75, komplett zu verk. VB. T. 0 71 51/5 41 82. 69 698

Renncaprl 2800 RSLV, ca. 250 PS, 5-Gang-Getr., Garantie auf Motor Getr. T. 0 30/4 93 77 82 ab 19 Uhr. 69 699

Jahrgang 1976
mit noch mehr Informationen zu 1500 Autos aus aller Welt.

Der auto katalog:
- Die Autos der Welt in Wort und Bild
- Technische Daten von A bis Z
- Preise
- Steuer – Versicherungen – Betriebskosten
- Produktionen und Zulassungen
- Anhänge- und Dachlasten
- Ausrüstungen und Ausstattungen
- Adressenverzeichnis: Hersteller und Importeure
- Jeeps – Jeepies – Buggies

Der auto katalog:
Ein Leckerbissen für alle Autofans.
Jahr für Jahr eine komplette Marktübersicht, umfassend und interessant. Helfer und Berater für den Autofahrer. Unentbehrliches Nachschlagewerk für alle Fachleute in Industrie, Handel und Behörden.
Und: Der auto katalog 1976 erscheint zum unveränderten Verkaufspreis.
Sie erhalten ihn bei Ihrem Buch- und Zeitschriftenhändler oder direkt bei Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Thyristor-Zündung DISSY über 30 000 Volt
Kein Verölen der Kerzen — sicheres Starten auch im tiefsten Winter. Macht die Zündung wartungsfrei und das Auto spritzig und rasant — weniger Benzinverbrauch besonders im Stadtverkehr — **Vorteile der DISSY-Zündung sind Ihr Geld wert. DISSY B 5** DM 148,— **DISSY B 5** spezial für Citroen GS, **DISSY U 100** DM 184,—, **DISSY U 100-2** für Ro 80 (4 Kerzen) **DISSY B 5 Z** mit Zündübertrager DM 248,—. Prospekte bitte anfordern!
AUTOELEKTRONIK H. DANNER & Co., 2 Hamburg 54, Platanenallee 11

Rennwagen

ALBERT SPORT-NOCKENWELLEN

für alle Autotypen, techn. Unterlagen verlangen
Wörgl/Österreich, Tel. 00 43 / 53 32 - 24 83

Opel Ascona 16 SR, Gr. 1, 74, 20 000 km, Wagenpaß, für Berg u. Slalom opt., evtl. m. Hänger 75 u. sonst. Zubeh. Tel. 0 30/3 35 78 63 ab 15 Uhr. 50 066

Formel Ford 1600 Merlyn MK 25, Bj. 1975, neue Rowland-Serie 75, Motor Versch, Ersatzteile DM 15 000.—. 2. Platz Holl. u. Benelux-Meisterschaft. Burlay After-Shave Team. Aloys Mattijssen, Arnheim/Holland, Halevystr. 3. 69 473

Fiat 850 Gr. II, 2 Satz Reifen, 2 Rennmotore u.v.m. VB 3200.—. Tel. 06 11/ 55 74 44. 69 810

BMW 1602, neuester Stand, Motor überholt, versch. Übersetz., Regen-, Trockenreifen, DM 12 000.—, ev. Inz.-nahme. Tel. 0 64 04/75 00. 69 812

4 Slicks 8x22x13, DM 650.—, **Abarth-Motor,** 1300 ccm, 156 PS, DM 3500.—. Tel. 02 71/38 18 91. 69 958

Formel Vau, MOTUL, Bj. 74, optim. Spitzenfahrzg., Karr-Mot., 8fach Slick + Regen, m. Hänger z. verk., v. 10 bis 18 Uhr, Tel. 0 30/24 70 82. 69 959

R 5-Pokal: Rainer Braun verk. seinen Siegerwagen der Int. Pokalserie 75, rennfertig f. 76, kompl. überh., unfallfrei, Top-Zustand, 84 PS, Festpreis 11 800.—. Tel. 02 21/5 74 71, 0 22 71/ 9 15 64 od. 02 01/6 01 89 (Fa. Lübbering). 69 960

Audi 80 GT Gr. I, optimal. Renn- u. Slalom-Fahrzeug, 19 000 km, 16 Mon. alt, Liebhaberfahrzeug, extra neues Getriebe mit kurzer Übersetzung u. Sperre, Prs. auf Anfrage. Tel. 0 41 01/ 2 43 75. 69 961

Motul FV 1300, Bj. 73, Zöllner-Motor, Hänger, Regenreifen, Ersatzteile, DM 8900.—. Tel. 0 62 05/3 11 49. 69 962

Auto-, Rennwagentransporter u. Bausätze. Badura, 294 Wilhelmshaven 31. Telefon 0 44 21 / 3 17 12

F. Ford (Staatsmeisterschaftswagen) m. n. Mtr. u. Ers.-Mtr., Reif. m. Hänger z. verk. VB 9000.—. Gert Schiegl, 8 München 60, Landsberger Str. 435. 69 872

Suche Rennreifen f. Mini. K. Hagen, A-8020 Graz, Kalvarienbergstr. 51. 50 095

Carrera RSR Motor, 3 Ltr. gesucht. Tel. 0 61 73/6 38 15. 69 696

Escort 1300 Gr. II, 20 000 km, TÜV, Bj. 73, 9000.— VB, 4 8" BBS 235/60-13 neu 2500.— DM, 4 9" BBS Slicks 80% 1100.— DM, 4 Gr. I Racing Stahlfelg. 450.— DM, Bilst.-Fahrw. 200.— DM. T. 0 63 21/73 21 App. 332. 69 700

FV 1600 Kaimann gegen Höchstgebot, Tel. v. 8–19 Uhr 02 02/46 23 12. 69 701

Louven-Anhänger
4178 Kevelaer II-Kervenheim
Tel. 0 28 25 / 4 87

Verk. rennf. erfolgr. Auto des Int. Renault-5-elf-Pokale (n. 13 Läuf. Pl. 3) Preis VHS. Peter Brand, 31 Celle, An der Christuskirche 6. 69 702

FV 1300, Eigb. 74, 5 Rennen gel. m. Hänger. w. KLW, 9800.— DM VB. Tel. 0 22 56/74 51. 50 175

BMW 1600, Gruppe II, rennfertig, opt. Fahrwerk, 7 Langhalsachsen, 12 Reifen auf Felgen u. sonst. Zubehör. Horst Döring, Tel. 0 73 26/3 68. 69 606

Ford Escort RS Gr. I, optimal T. Kit II Renngetr., 4 Übers., 10 Racing, a. Felgen, VB 13 000.— DM. Tel. 0 74 24/ 37 47 n. 18 Uhr. 69 585

Rolf Fischer verkauft: Seinen schönen u. zuverlässigen Porsche 908/2, Bj. 72, 50 Starts — 40 Siege, kpl. m. sämtl. Zubehör, Fahrz. wurde vor kurzer Zeit kpl. revidiert f. 30 000.— DM, lt. Beleg mit LKW DB 609/70 000 km. Tel. 0 74 41/31 20. 69 521

Renntransporter zu verkaufen: Opel-Blitz, Bj. 65, mit Leichtmetall-Möbelaufbau, 2 Betten und Werkbank, generalüberholt, neu lackiert, neu bereift, Festpreis DM 5000.—. Telefon 0 67 81/4 22 76. 69 522

Schnellster Simca-Renntourenwagen Gruppe II Deutschlands zu verkaufen, wahlweise mit 1150er od. 1300er Mot. Anfragen an: Springbock-Simca, 658 Idar-Oberstein 2, Magdeburger Str. 8. 69 523 H

PP SAUBER
News
ZU VERKAUFEN
zweisitzige Rennwagen in bestem Zustand m. o. ohne Motor; versch. Motorvarianten möglich. SAUBER C-2 1971, SAUBER C-3 1974, SAUBER C-3 1975, SAUBER C-4 1975, LOLA T-212 1971, LOLA T-290 1972, SPARTAN 721 1972, CHEVRON B-21 1973
PP SAUBER AG, CH-8340 Hinwil, Telefon 01/78 00 08, Telex 75 662
PP SAUBER

Verk. wegen Examen optim. Gr. 1 Til z. Zt. 1. Platz, Gaumeisterschaft Nordrhein, Zubehör, Reifen, Hänger, Zugwag., evtl. einzeln. T. 0 22 21/87 48 56. 69 524

Fiat 128 Coupé, Einspritzer Gr. 2, optimal für Rundstrecke z. verk. Bennemann, 512 Herzogenrath, Tel. 0 24 06/30 87. 69 463 H

Optimaler VW 1302 S Gruppe II, ca. 151 PS, 1 Satz Regen. 1 Satz Slicks. Tel. 02 02/47 36 09/47 05 13. 50 257

Dunlop Regen 2 St. 185/550-13, 2 St. 200/550-13 95% z. verk. 0 81 41/9 26 05. 50 258

Slalom-Käfer GR II, 1302 S, 140 PS, mit leichtem Motor-Defekt DM 7500.—, mit Hänger- und Zugwagen abzug. Inzahlungn. von Serien-Pkw möglich. Tel. 0 53 63/23 01. 50 259

Su. Formel V 1300, preisgünstig. Tel. 0 89/37 14 82, ab 21 Uhr, tags 48 55 25. Wittman. 50 172

KAIMANN FV 1300, Bj. 74, Spitzenfahrzeug, zu verkaufen. Tel. 0 72 51/ 1 49 44 oder 0 72 57/19 59. 50 173

Fiat 128 CSL, Gr. 1, Bj. 72, TÜV 10.76, 60 000 km, techn. u. opt. 1a, v. Zubehör, preisw. abzugeb. T. 0 27 21/30 72. 50 174

2sitz. Rennw., mit 1300 Alfa-GTJ Mot., 5-Gang Hewland u. Hänger zu verk. a. einzeln. Tel. 0 89/65 54 47. 69 605

Verkaufe 2sitzigen Rennwagen Gr. 7, französische Konstruktion Dangel, Basis Renault-Alpine, 1600.—. Heinz Koch, Essen, Tel. 69 31 86. 50 176

Rolls-Royce

Großauswahl gepfl. RR- u. Bentley-Modelle, z. Z. wieder mit Camargue
AUTO-BECKER, D'dorf, 0211/343034

50 181

Rolls Royce Silver Cloud III, im allerbesten Zust., techn. wie opt. optimal, Bj. 65, sämtliche Extras, VB 39 000.—, Kfz Inzahlung mögl. Tel. tägl. ab 19 Uhr 08 21/2 15 11 o. 71 26 20. 69 703

Rolls-Royce kauft 0 72 31/4 09 01
69 586 H

Rolls-Royce & Bentley

1956 Bentley S. I., Bestzustand, generalüberholt, in gutem Vorbesitz. Einer unserer vielen Rolls-Royce und Bentley (1914—1964) zum Verkauf. 10 000.— DM. Verlangen Sie kostenlose Liste. Scott-Moncrieff, Leek, Staffs., England. Telegramme: „Buntycars, Leek, Staffs".

RR Silver Cloud III, techn. u. opt. neuwert. Zust., von Sammler abzugeben, silber m. schwarz, Leder grau u. alle Extras, TÜV 77, VB DM 25 500.—. Tel. 02 21/21 84 58 od. 58 19 99. 69 871

Englandreise s. Veteranen. 69 982

Rolls-Royce
Silver Shadow Salon
Bj. 7.75, 4500 km, NP 125 000.—, von Priv. z. verk. T. 05 21/20 08 16
69 811

ROLLS-ROYCE
Vertragshändler · Service · Verkauf
AUTOHAUS STRACHE
62 Wiesbaden · Mainzer Str. 174
Telefon 0 61 21 / 76 16 78

Rover

RANGE + LAND-ROVER sof. lieferbar:
auch Export: Fa. FINK MA 06 21 / 40 80 85

RANGE-Rover, fabrikneu, sof. abzugeben, Finanz. mögl. T. 0 72 54/10 81. 50 058 H

Suche Typ 109, ab Bj. 70, Station od. Hardtop geg. bar. Janzowski, 6901 Eppelheim, Daimlerstr. 20. 69 704

ALLRAD SCHMITT

Munga Jeep VW 181 ARO L.-Rover
RANGE-ROVER
Sämtl. Ersatzteile, Expressversand, Jeep-Anhänger. Inzahlungnahme-Ankauf-Finanzierung. Verlangen Sie unsere Neu- od. gebr. Geländewagen-Angebote.
8700 WÜRZBURG · REUTERSTR. 1
Telefon-Sa.-Nr. 09 31/5 13 83

Landrover 109 Station, 10-Sitzer, Bj. 74, z. verk. Tel.0 23 71/6 09 60. 69 705

Landrover Typ 88, Hardtop, neu, verzollt, viele Extras, preisgünstig abzugeben evtl. Tausch gegen Traktor. Tel. 0 91 31/6 41 83. 69 706

Land Rover 109 Station, Benzin, neu, günstig. Tel. 0 70 32/2 17 02 69 525

Range Rover, fabrikneu m. Brief o. Eintrag, Colorgl., Radio, sowie sämtl. lieferb. Extras, Rechtslenker, 3000.— DM unter Neupreis v. Privat. Tel. 06 21/40 91 42. 69 526

British Car Centre H
Rover-Gebrauchtteile zu verkauf. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Simca

Liebhaber! 1200 S, TÜV 11.75, best. Zustand m. Extr., VB 2300.—. E. Häuser, 8069 Rohrbach, Im Gellert 14. 69 814

Simca Rallye II, Bj. 12.72, 35 000 km, viele Extras, guter Zustand für DM 3200.— zu verk. Tel. 0 70 34/55 98. 69 815

R 2, EZ 11.74, 13 500 km, 82 PS, kpl. Armat., Reifen neuw., VB 7500.— DM. Tel. 0 21 51/73 25 73. 50 184

Sportwagen

Renault Alpine 1300, rot, Preis VHS, evtl. Pkw-Inzahlgn. Tel. 0 63 48/4 34. 50 047

Zu verkaufen:
ABARTH-OSELLA 2000/1973
neuwertig, Preisidee sfr 47 000.—;
ABARTH-OSELLA 2000/1972,
ganz wenig Rennen, Preisidee sfr 35 000.—, beide Wagen bestgepflegt!
Walter Baltisser, **8174 Neerach-Zürich/CH.** Tel. 01/94 22 27
50 094

Sunbeam

Alpine II, 2 Dächer, Bj. 61, TÜV 1.77, Rarität, techn. ok. ca. 2500. 06201/68513. 50 185

Toyota

Suche Toyota-Unfallwagen, alle Modelle. Tel. 06 31/6 49 75 und 6 10 17.

Toyota-Motor, Celia ST, 1600 ccm, 27 000 km gelaufen, aus Unfallfahrzeug, Preis DM 700.—. Tel. tägl. nach 19 Uhr 0 28 42/4 14 06. 69 816

Verkaufe 4 LMA TS Felgen neu für Toyota Corolla Coupé 1200 für DM 200.—. Iven, 516 Düren, Weierstr. 10. 50 260

Triumph

British Car Centre H
Triumph-Gebrauchtteile zu verk. Unfallwagen gesucht. Tel. 02 71 / 5 43 03.

Mot., Getr., Hinterachse für TR 6, zu verk. Tel. 0 25 81/25 23. 50 072

Triumph Stag. Coupé+Hardtop, Overdrive, 77 000 km, ATM, neue met.-stratosilb. Lack., Bestzust. T. 0441/25407. 50 052

TR 3-6-Teile zu verk. T. 06 11/58 55 66. 50 042 H

TR 6, 123 PS, Overdrive, S-Gurte, Radio, 185 HR 15, ca. 40 000 km, dkbl., VHB 7500.—. G. Bethke, 61 Darmstadt, Beckstr. 91, Tel. 0 61 51/4 82 21 Mo—Fr. 0 62 58/70 11. 69 709

TR 6, Mot. 8500 km, AT, opt. wie neu, f. DM 8500.— z. verk. T. 0 23 61/85 87. 69 710

Wer braucht Ersatz- od. Zubehörteile aus 2. Hand f. engl. Sportwagen? Tel. 0 72 61/41 52 ab 18 Uhr. 69 711

TR 5, Bj. 9.68, TÜV 9.77, DM 4900.—. Tel. 0 61 31/3 15 80. 69 712

TR 4 A, TÜV 5.77, Bestzust., Zubeh., nur 3900.—. Tel. 0 63 21/8 64 20. 69 609

Sportlimousine **Triumph 2500 PI Innsbruck,** Erstzul. 12.7.74, ca. 55 000 km, Bestzust., umständehalber z. verk. Eckhard Maier, Tel. tagsüb. 0 72 43/42 21 abends 07 21/68 18 40. 69 610

Triumph TR 6, m. Overdrive, Radio u. Chromfelgen zu verk. Tel. 0 71 31/8 34 54 oder 0 62 64/3 69. 69 527

1a Spitfire, Bj. 72, 53 000 km, Speichen, Radio etc., 5500.—. 0 52 53/27 67. 69 528

TR 6, Bj. 73, positanogelb, div. Extr. Zweitwagen, z. verk. T. 06 61/5 25 64. 69 529

TR 3, teilrestauriert aus Zeitgründen, preiswert abzugeben. Telefon 06 51/7 31 04. 69 530

Triumph TR 6, P.I. Bj. 3.72, 50 000 km, DM 7500.— verk. Tel. 0 21 22/7 72 42. 69 817

Verk. TR 6 PI, 123 PS, Bj. 5.75, Pr. VB, 10 000 km, Overdr. 0 83 73/74 57. 69 818

EG — Import — Export
z. B. Triumph Stag 19 500,— und andere fabrikneu lieferbar.
EG-Import-Export, 415 Krefeld, Ostwall 44, Tel. 0 21 51/2 45 09, Telex 853 565

TR 6, 69er, 25 000 Meil., Verg.-Version, Verdicht 8,5 (K76!) 95 PS, hält ewig, astr. Zust. VB 6000.—, TÜV 7.77. Tel. 0 97 71/52 77. 69 819

Unfallwagen gesucht!
Tel. 0 29 43/25 86. 50 021 H

Minipreise für gebrauchte Teile. Tel. Düsseldorf 62 70 45 od. 0 21 05/44 96. 50 020 H

Gebrauchtteile
Tel. 0 29 43/25 86. 50 022 H

TR 3A, RHD, Hardtop, O-Drive, 2 J. TÜV. exzellent, verzollt, Preis DM 6000.—. H. Swieter, Daelenlaan 18, NL-Nieuwenhagen (Nähe Aachen). 50 096

Triumph-Ersatzteile, Unfallwag. ges. 0 21 03/5 29 95, Telex 08 581—611. 69 963 H

Triumph TR 6 PI, Bj. 71, TÜV 10.76, 42 000 km gel., techn. u. opt. 1a, DM 6200.—, nehme M. Guzzi V7 Sport bis 25 000 km gel. oder 2CV4 in Zahlung. Tel. 02 81/5 10 53. 69 964

Hardtops 3teilig für Triumph Spitfire MK IV
KÜRBLER, 8114 Uffing 30, Tel. 0 88 46/2 93

TR 6, Erstzul. 6.74, Zweitwagen, 24 000 km neue Kupplung, neue Reifen, 185x15, neue Bremsbeläge, Hardtop + Overdr. Rad. UKW, LW, MW, Cassette, Gepäcktr., d'blau, nicht unt. DM 12 000.— Angeb. an Felsner, 5372 Gemünd Eifel, Kölner Str. 02444/22 35. 69 965

Englandreise s. Veteranen. 69 983

TR 6, Hardtop ges. T. 0 51 21/5 46 10, 4 58 29. 69 874

Hardtop TR 6, neu 690.—, Hardtop Spitfire MK IV neu 650.—. 0 89/2 60/83 81. 69 875

Triumph MK II PI 2,5, 125 PS, Bj. 9.72, 2. Hd. Motor 16 000 km, TÜV 8.76 mit Anhängekupplung DM 6900.—. Auto Egetemeir, 8900 Augsburg 22, Bgm.-Aurnhammer-Str. 26. 69 876

Triumph K3, Bj. 67, 85 000 km, mit Hardtop, gut Zust., m. Radio u. Zubehör, TÜV-frei. VB. Tel. 0 27 41/2 39 06. 50 261

Verk. Triumph TR 4A, Bj. 65, TÜV 8.77, mit Ersatzteilwagen für 2200.— DM. Tel. 05 21/6 55 61 ab 18 Uhr. 50 262

Triumph 2500 PI, Einspritz. m. Radio, neuen Reifen, Bj. 70, 56 000 km, DM 3000.—. Tel. 0 65 02/24 46. 50 263

TR 6, 10.74, 27 000 km, VB 12 000.—. 0 88 61/82 29 50 264

TR 6 PI., Bj. 73, 123 PS, 36 000 km, weiß, TÜV 9.77, 1a-Zustand, gegen Höchstangebot zu verkaufen. Tel. 06 11/3 05 56 46 Mo—Fr v. 12—13 Uhr. 50 265

Reifen der 0.70er Serie

	Uniroyal	Kleber GTS
165/70-13:	76,— TL	88,—
175/70-13:	79,— TL	76,—
185/70-13:	81,— TL	86,—
185/70-13:	87,— HR	94,— TL
195/70-13:		99,—
185/70-14:	96,— TL	90,—
195/70-14:	128,—	104,—
205/70-14:		117,—
175/70-15:	93— TL	
185/70-15:		94,—

DUNLOP SUPERSPORT D 1 und PIRELLI CN 36 günstig lieferbar! Sonderposten: Goodyear mit w. Schr. schlauchlos 185/70 VB 13 DM 112,—. Preise einschließlich 11% MwSt. Versand per Nachnahme
Reifenberger, 657 Kirn, 06752/2958 u. 2300

NEU!
Endlich ist er da. Der neue Autozubehör-Katalog '75. Umfangreicher denn je. Ein Riesenangebot erwartet Sie auf 80 Seiten. Schreiben Sie noch heute. Bitte DM 2,- Schutzgebühr in Briefmarken beifügen. (Wird bei Bestellung verrechnet.)
DEWE Kfz-Teile GmbH
46 Dortmund 16
Evinger Straße 232

Triumph TR 6, Bj. 75, 4200 km, neuwertig, 12 800.— DM, T. Bonn 0 22 21/62 10 00. 50 266

TR 4, gegen Höchstgebot zu verk. Tel. 0 43 21/4 82 59 nach 17 Uhr. 50 187

TR 6-Hardtop, neuw. DM 600.—. Tel. 0 77 31/2 37 26. 50 188

TVR

TVR-Deutschland
645 Hanau 9, BBC-Straße 23,
Telefon 0 61 81/5 82 84 + 5 29 59

TVR 3000 ML, 3 Ltr., Fordm. 136 PS, Erstzulassung 5.75, 3000 km, Garantie DM 19 500.—. Chiffre A 21/69 608

TVR 2500, 1972, TÜV 76, 32 000 km, VB 6500.— DM. Tel. 09 11/60 63 74. 69 820

TVR 3000 M, Bj. 74, 1. Hd. nur 22 000 km, neuw. Zust., div. Extras zu verk. Preis VHB. 16 500.— T. 05 11/69 54 67. 50 189

Vanden Plas

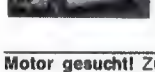
Rarität! Verk. Vanden Plas, Princess, 4 Ltr., Automatik, Servo, schw./silbermet., Bestzust., TÜV 77, Preis VHS. Tel. 0 62 21/3 68 04. 69 466

Veteranen

1 DKW, 4sitz., Lux.-Cabrio top-rest., Bj. 39; **1 Opel Kad.,** Bj. 37, rest.; **1 BMW V8,** 2,6 Ltr. Bj. 61, unrest., Mot. gut, zu verk. Hess, 6101 Wixhausen, B 3. Tel. 0 61 50/8 11 93. 69 535 H

180 D, Bj. 58, TÜV-frei, opt. + techn. 1a, neuer Motor, geg. Gebot zu verk. Tel. 0 65 71/63 16. 69 536

Citroen 15-six, 1950, guter Zustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Tel. 0 66 61/5 47. 69 537



56er Thunderbird, 90 PS-Mot. (eingetr.), 2 Dächer, TÜV abgen., gegen Gebot abzug. 02 21/46 33 80. 69 467

Motor gesucht! Zum Einb. in Citroen 11 B, EZ 7.3.57. Schriftl. Angebote an: O. Zemanek, 8761 Riedern, Haus 55. 50 049

Veteranen

Oldtimer-Restaurierung, originalgetreu und Speziallackierungen. Qualitätsarbeit führt aus: Fa. Alban Klein, 6331 Plankstadt, Bühler Weg 23, Tel. 0 62 02/47 06. 50 071 H

Renault Typ NN 6 CV, Bj. 24, Aufbau als Leichenwagen, mit 2. Untersetzgs-Getriebe, sehr guter Zustand, VB DM 9000.—. Beringer, Tel. 0 89/3 61 48 73. 50 080

Mercedes 230, 2-Sitzer, Cabrio 1937, DM 16 500.—, **Mercedes 200,** 4-Sitzer, Lim. 1934, DM 6500.—, **Horch 470** mit 10-Sitzer-Aufbau 1931 DM 22 000.—. Angebote unter Chiffre A/21 69 713

Rarität! **Hanomag Garant PKW,** Bj. 31, teilw. zerl. DM 2500.—. Tel. 0 21 24/5 44 34. 69 714

Meiko PKW, 26 000 km, Bj. 53, gepflegt. Tel. 0 44 26/6 92. 69 617

Cadillac Typ 62 V8, Erstzul. 7. 10. 46, Europa-Ausführung, fahrbereit, guter Zustand, DM 4400.—. T. 07 11/5 97 50 ab 18 Uhr. 69 715

Ford Eifel Cabrio, 2-Sitzer, Bj. 38, generalüberholt, neu lackiert u. bereift, Zugel., TÜV Okt. 76 zu verk. od. Tausch gegen Benz Diesel ab Bj. 71. F. Horvath, 6950 Mosbach, Donauschwabenstr. 111. 69 716

Citroen 11 B, Bj. 1953, schwarz, TÜV 77, Bestzust., VB 6000.—. 09 51/3 00 19. 69 717

Austin Seven, Bj. 1932, fahrbereit für 7500.— DM z. verk. T. 0 21 61/60 34 34. 69 718

Mercedes 220 A Cabrio, ca. 52—55 zu kaufen gesucht. T. 05 91/60 58. 69 719

VW Mod. 10/11, Bj. 51, Angeb. an. Tel. 07 11/76 16 63. 69 720

CHEVROLET ZBAI, Bj. 31, Lim., 2.-Besitzer, Org.-Zustand, wenig km, wie neu 1a, neu: Lack, Polster, Reif., Chrom, geg. Gebot VB 20 000.—. Foto und Auskunft. Chiffre A 21/69 721

Für Liebhaber: **Sunbeam-Talbot,** Bj. 62/63, TÜV 11.76, Mot. u. Getr. neu, Preis VB. Tel. 02 11/71 35 43. 69 722

Suche Motor Horch Typ 853. Chiffre A 21/69 723

Oly.-Rek. 56, fahrber. T. 0 52 31/53 66. 69 611

Renault, Bj. 34, z. verk. T. 06 61/6 23 46. 69 612

Rarität! BMW V8 Cabriolet, 2,6 Ltr. vollständig renoviert und von Fachwerkstatt technisch generalüberholt, Stereoanlage, TÜV 77, Festpreis: DM 18 500.—. Tel. 0 41 41/30 01, ab 18 Uhr 0 41 49/6 00. 69 591

Borgward Isabella TS, Bj. 1957, TÜV 3.76, in bestem Zustand, sehr gepflegt. Tel. 0 83 21/32 68. 69 590

Citroen 11 CV Gangsterwagen, Bj. 56, leicht rep.-bedürftig, Ersatzt. vorh. P. Secretain, 6232 Bad Soden, Brunnenstr. 9. 69 589

Veteranen Barank. 07231/40901. 69 588 H

Notverk. **Fiat Topolino,** 25 Jhr., guter Zust., m. Ersatzt. T. 09 11/49 27 79. 69 587

Verk. Mercedes 170 DS, Bj. 1950, TÜV 3.77, Radio, Gurte, AT-Motor, neue Holme, VB 6500.—. T. 0 94 31/38 04. 69 531

Mercedes 170, Bj. 49, Woisley 1660, günstig zu verkaufen. Auto-Friedrich KG., 848 Weiden, Bahnhofstr. 17, Tel. 4 48 43. 69 533 H

Hatte mit PKW Horch, Bj. 30 unverschuldeten Unfall. Suche gerichtlich zugelassenen Sachverständigen, welcher in der Lage ist die Schadenshöhe marktgerecht zu beurteilen. Wer hat diesbezügliche Erfahrungen? Vermittlung angenehm, Unkosten werden ersetzt. Suche Ersatzteile für diesen Typ. E. Grundl, 8671 Fattigau, Tel. 0 92 86/61 23. 69 534

DB 220 Lim., Bj. 52, guter Zust., renovierungsbedürftig, ohne TÜV, VHB 1500.—. Tel. 0 61 21/6 22 07. 69 821

Citroen Lfw. Bj. 26, Org. unrest., 1,5 Ltr., DM 1350.—. Tel. 07 81/49 66. 69 822

Verkaufe BMW 327, Bj. 1938, fahrbereit, gegen Höchstgebot. Angeb. u. Chiffre A 21/69 823

Mercedes 220, 1952, großes Schiebedach, Bestzustand, 5000.— DM. Tel. Köln 23 77 67 oder Bonn 25 24 98. 69 824

2 exzellente Cabrios, 1934 – 1935 zu verk. Tel. 0 28 58/62 31. 69 825

RARITÄT Opel Blitz, Bj. 37, Originalzust., 1-Tonner, 18 000 Gesamt-km, VB DM 4500.—. Zuschr. u. Chiffre A 21/69 826

Opel Rekord P, Mod. 58, TÜV 8.76, nur Sommerbetrieb, div. Ers.-Teile, geg. Höchstgebot. Tel. 0 40/29 78 65. 69 827

VW get. Heckf. Bj. 52. 1250.—. Tel. 0 89/3 19 28 25. 69 828

BMW 319 Cabrio, Bj. 36, v. Fachleuten kompl. restauriert, Motor gar. erst 7000 km gelaufen, 3 Vergaser, Magnetzündung, Preis VB, Pkw in Zahlung. T. 0 71 81/6 15 65 od. 6 21 17. 69 829

Chrysler-Plymouth, Lim., 2755 ccm, 45 PS, Bj. 28, fahrbereit, DM 3600.—. Tel. 0 23 74/23 86. 69 979

Adler-Trumpf-Junior-Sport, 2sitziger Roadster, 30 PS, Bj. 35, absolut orig. TÜV-vorbereitet, DM 10 500.—. Tel. 0 23 74/23 86. 69 980

Englandreise zur Veteranen-Rallye London—Brighton, Bes. des berühmten Montague-Auto-Mus. (alt-modern) in Beaulieu, Autosammlg. im Science-Museum London, außerdem Sightseeing u. Freizeit in London. Wer kommt mit? Flug ab D'dorf, U/F und alle Fahrt. incl. f. DM 525.—. Term. 31.10.—3.11., Kontakt bis 17.10. an M. Steinert, 8873 Ichenhausen, Postf. 70. 69 981

Studebaker Lark 8, Groß-Cruiser Lim., Bj. 61, 2. Hand, 65 880 km, grün, TÜV 9.77, in erstkl. Gesamtzust., Preis DM 6500.—. Tel. 0 40/82 11 69. 69 966

Absolut. Rarität, Sauer-BMW, Sport-Coupé, Typ 315, handgearbeit., Meisterstück, Bj. 36, 6-Zyl., erstkl. Zust., TÜV 76, DM 13 000.—. Chiffre A 21/69 967

Für Liebhaber, DKW F-10, Cabriolet, Bauer-Kaross., Bj. 50, gepflegt, gut erh., Garagenwagen, TÜV 12.75, geg. Gebot z. verk. Tel. 0 70 42/60 40. 69 968

Opel 1,2 Ltr., Bj. 35, Cabrio-Lim., vollk. restauriert, fahrbereit. T. 02 31/48 07 57 (abends). 69 969

VW Bj. 6.50, geteilte H.-Scheibe, TÜV 8.76, für 2500.— zu verk.; **Opel Oly 51,** TÜV 4.77, für 2000.— zu verk. Tel. Karlsruhe 07 21/81 59 94. 69 970

Citroen 11 C Commerciale, Bj. 1956, in gutem Zustand, **Citroen 11 CVB,** Bj. 52 zu verk. T. 0 78 53/6 10 od. 6 18. 69 971

Mercedes 170 S Cabrio, Bj. 49, exzell. optischer und technischer Zust., VB 18 000.— DM. Tel. 0 22 34/7 46 12. 69 972

Citroen C 11 Cabrio

Bj. 1935, technisch u. optisch 1a, Verhandlungsbasis DM 15 000.—. Tel. 02 22/86 02 61. A-1170 Wien, Lacknergasse 15. R. Ehrgott. 50 097

Mercedes 170 S, Bj. 56, **total generalüberholt** (auch Motor u. Karosserie), Tapezierung u. Himmel neu, einbrennlackiert, neu bereift, **neu typisiert,** 52 PS Benz Mot., 95 km/h, **privat** geg. Höchstgebot abzugeb. Zuschr. (od. Besichtg.) unt. **„autobahnfest"** an Anton Auinger, Kfz.-Meister, 4645 Grünau 620, O.Österreich. 50 098

Zu kaufen gesucht von Sammler **BMW 328, 507** od. **MG Sport** 1930—1955, evtl. auch andere Veteranenwagen. Fred Steiner, Nennigkofenstr. 148, CH 4571 Lüterkofen, Tel. 0 65/47 13 25. 50 100

Austin A 35, Bj. 57, TÜV-fertig, gem. geg. Gebot. T. 08 21/40 75 45. 69 479

Mercedes 170 offener Tourenwagen, sehr guter Zustand + TÜV, Lindner, 6081 Büttelborn, Odenwaldstr. 31. 69 973

Prager Piccolo, Bj. 31, fahrb., Orig.-Zust. z. verk. Tel. 0 40/7 31 32 04. 69 877

Verkaufe Delage Typ DI 1924 in erstklass. Original-Zustand, nur 50 000 km! Rob v. Slijpe, Ant v. Elemstr. 12, Maastricht, Holland 43-31496. 69 532

Verkaufe MG TD, Bj. 1951, erstklassiger Originalzustand, in England generalüberholt, TÜV 9.76, DM 9000.—. Tel. 0 21 63/72 89. 50 273

Opel P4, Bj. 36, TÜV-bereit restaur. 3200.— DM. T. 0 21 51/54 08 24. 50 274

Chevrolet 192 B, Indian, 1928 u. andere zu verk. Tel. 07 31/6 27 90. 50 275

Plymouth, Bj. 39, gut fahrber. Zust., VB 3500.—. Tel. 0 40/86 93 12. 50 276

DKW - F 89 P, 3-Gang, Baujahr 51, 60 000 km, zu verkaufen. Angebote Chiffre A 21/50 277

Verk. Opel Olympia 53, TÜV 10.76, VHB 2400.— DM. Schubert, 4904 Enger, Wagner-Str. 14. 50 190

Sehr schöner Humber-Pullman, 8-Sitzer, 32 000 Meilen, DM 6400.—. Tel. 0 62 21/4 91 77. 50 191

Bastler sucht Mercedes 170 Cabrio. Tel. 06 71/6 19 43. 50 192

Verkaufe Lanz Bulldog, Bj. 1927, fahrbereit, gegen Gebot. Zuschriften an Chiffre A 21/50 193

Citroen 7 C, Gangsterwagen, Bj. 40, Piloteräd., fahrber., gut. Zust., geg. Geb. z. verk. Tel. 02 08/39 07 13. 50 194

Riley 1932, off. 4-Sitz., Tourer, Alu-Aufbau, Bestzust. T. 0 28 71/1 34 56. 50 195

Frz. Veteranen z. verk., Bj. 1930—38. Twin, 5000 Köln 21, Bebelplatz 2. 50 196

Tatra 57, Bj. 1936, 20 PS, TÜV 5.77, Lagersch., z. verk. Tel. 0 82 22/23 87 tgl. ab 19 Uhr. 50 198

Opel Olympia Record, Bj. 54, TÜV, o. Rost, 1. Lack, geg. Höchstgebot, mind. 5000.—. Mainz 0 61 31/68 28 78. 50 197

Überschüssig und unrest. abzugeben: Hanomag 6/32, Bj. 34, 2700.—; Merc. 170 Da OPT (Grenzsch.-Cabrio), Bj. 51, 7200.—; BMW 327 Cabrio, Bj. 38, 7600.—. Angebote unter Chiffre A 21/50 270

SUCHE Siata Spring, Tel. 02772/2375. 50 271

MG TC, guter Zust., VB 7500.— DM, **VW,** Bj. 50 alles Orig. VB 3000.— DM. Tel. 02 03/70 17 94 oder 0 28 35/52 32. 50 272

Volvo

Ständig günstige gebrauchte VOLVO VOLVO-Vertragshändler 0 64 31 / 86 11

P 1800 S, 106 PS, Bj. 63, weiß, ATM, TÜV 7.77, unfallfrei, Zubehör absoluter Bestzust. z. verk. T. 02 11/70 19 69. 69 592

264 GL, umständeh., 4.75, 22 000 km, wie neu, alle Extras. T. 0 40/6 01 49 40, 0 41 93/7 84 11. 69 726

1800 ES, Bj. 73, 115 PS, N.-Benzin, gelb, 38 000 km, TÜV 8.77. 0 81 41/42 12. 50 051

Liebhaberstück-P 1800 E, grünmetall., Bj. 71, Vollstereo, VB 9700.—. Tel. 04 21/21 36 19. 69 830

Teile v. **Volvo 122 S,** Motoren, Hi.-Achsen, usw., Weberruß, 7311 Bissingen/Teck, Pfarrstr. 50. 0 70 23/62 94. 69 974

Suche Volvo 122 bzw. 123, 1800 S o. ES-Coupé, DB 190 SL, nur i. techn. u. opt. gut. Zust., schriftl. Angeb. an L. Neumer, 6501 Ulversheim/Rhh. 50 278

Liebhaberstück, Volvo P 1800 S, km 96 000, ATM 4000, Bereif. 185, Gr.-Prix, Alu-Felgen, Overdrive, Radio, werkstattgepflegt, VB 11 000. Tel. 06 11/54 06 51. 50 199

VW

SEBRING - Sport - Auspuffanlage
— der Langzeit-Auspuff —
mehr Leistung, mehrfache Haltbarkeit, vernickelte Innenrohre, Garantie 1 Jahr / 20 000 km. Sieger im Rallye- und Rennsport. TÜV-genehmigt. Sofort lieferbar für VW Käfer 1200 bis 1600.
SEBRING GmbH, 6301 Heuchelheim 1, Box 25 a

VW 1302, Bj. 71, 1900 ccm, 100 PS, TÜV 77, 20 000 km, viele Extras, VB 6500.— DM. Tel. 07 11/32 83 77. 69 727

VW-KARMANN-CABRIO, Bj. 71, Oettinger Anl. z. verk. 0 76 32/2 47 od. 0 76 31/40 16. 69 724

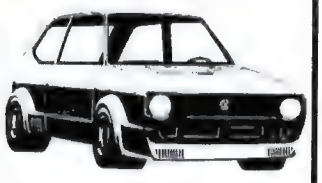
Dasher (Passat), US-Ausf., 78 PS, 7.74, Stereo, Klima, get. Scheibe und div. Ext., geg. Lotus, Bonito od. Aztec zu tausch. od. verk. T. 0 96 32/83 43. 69 615

RECARO o. SCHEEL-SITZ GES. C. Lefert, 4 Düsseld., Breidenplatz 12. 69 725

Original schwarz-gelber **VW-Renner,** Bj. 73, Zweitwagen, Becker-Stereorad. u. Kassette m. 4 Lautspr., Winterreifen m. Felgen DM 5900.—. Tel. 07 51/2 38 81. 69 593

Riechert-Käfer 75 PS, Motor 35 000 km. Sauer, Öl-K., Konis, 5,5", Recaro, Lederl., Hosentr., Ü.-Bügel, alle Instrum., Stereo-Cas., VB 3950.— DM. Ossenberg, T. 0 23 52/7 10 31 b. 17 Uhr. 69 468

GOLF



KOTFLÜGEL-VERBREITERUNG
FRONTSPOILER
6" ALUFELGEN

Alle Teile mit TÜV-Gutachten.

Kotflügel-Verbreiterungen in zwei Straßenversionen mit integriertem Frontspoiler. — Frontspoiler für Seriengolf. — 6 x 13 Alu-Felgen, ATS, für Reifen 185/70 x 13.

Auch schon lieferbar: **Rennverbreiterung** Gruppe II Ausf. 76

Vertrieb Norddeutschland:
HAZender — Rennsportteile
54 Koblenz-Lützel, Feldstr. 3,
Tel.: (02 61) 8 55 02

Vertrieb Süddeutschland:
HEZ, 6050 Offenbach 1,
Bieberer Str. 25,
Tel.: (06 11) 81 38 38

Golf „LS" Bj. 75
schwarz, 130 PS, ca. 5000 km, Kotflügelverbreiterungen, 8 Zoll-Alufelgen, 215 x 13 bereift, Schiebedach, Color, Sportsitze, usw., usw., DM 22 000.— inkl.

Golf „LS" Bj. 74
schwarz, 110 PS, ca. 3000 km, sonst wie oben, DM 15 700.— inkl.

Golf „LS" Bj. 75
rot, 110 PS, ca. 4000 km, Sportfelgen, Sportsitze, usw. DM 13 300.— inkl. Gebrüder Behrmann, 2 Norderstedt, Segeberger Chaussee 63. 50 087

Suche 1,6 Ltr., 50 PS, Käfermotor, max. 30 000 km. Tel. 0 60 86/13 22. 69 976

Unfallw. 1302, Bj. 10.71, S.Sitze, Ölkühler, Doppelverg., Überrollb., 5½x15, Konis, Preis VS. Telefon 05 61/88 57 50. 69 975

Gelb-schwarzer 1303 S, Bj. 73, TÜV 77, 1,8 l, Riechert-Mot., 65 PS, Ölkühl., alle Extr. VB 7800.—. 0 22 21/25 17 59. 69 878

1303 LS, Bj. 75, alle Extras, Riechert-Motor, Ölkühlung, VB DM 10 800.—. Tel. 0 22 21/37 69 29. 69 879

K 70 für Export gesucht, mögl. 72 o. 73, lieber goldgelb, sofort Abholung u. Barzahlung. Ang. unt. Ronny Lemberg, 21600 Pargas Finnland Norraker. 50 092

Indianapolis-Formel jetzt lieferbar nach der neuen Prüfvorschrift — für alle Käfer (außer 1303), ab Werk! Tel.: (06441)-44991

VW-Mot., 60 PS, 2-Vergas.-anl., 8000 km, f. Käf. b. Bj. 67, 600.—. Lemp, 6 Frankf., Berkersheimer Obergasse 5. 50 279

Ganz in Weiß, Karm. Cabr., Sonderl., Unterbodensch., 1 Vorderachse, v. E-Teile, 2 Reif., m. Mängel (Kuppl., Anlasser), DM 1755.— VB. Thomas, 6751 Neuhemsbach, Schloßbergstraße 8. 50 200

VW 1303 S, „Gelb-Schwarzer Renner", Bj. 73, neu bereift, 185/70, Radio und Cass. Abarth W. Bayer, 8941 Steinheim 80. 50 201

Tausch

ALFA ZAGATO 72, 1a-Zust., weg. Todesfall geg. 911, 914, 280 SL, SM, Lotus, Dino, od. . . . Chiffre A 21/69 707

Dasher (Passat), US-Ausf., 78 PS, 7.74, Stereo, Klima get. Scheib. u. div. Extr., geg. Lotus, Bonito od. Aztec zu tausch. od. verk. Tel. 0 96 32/83 43. 69 616

Lamborghini Miura, 72, 24 000 km g., DB 350 SL/SLC ab 17 Uhr, 030/6819361. 69 708

Porsche 914/4, Bj. 71, erstkl. Zustand, Sportfelgen, Stereoanlage, Tonband, 70 000 km, TÜV 9.77, für 8000.— DM zu verkaufen. Tel. 0 56 31/38 00, evtl. Tausch geg. BMW 2002 ti-31. 50 186

Verschiedene

Suche **Sprite** od. **Midget** ab Bj. 70, Tölle, D-13, Im Diepental 24. 69 831

Stellenangebot

Biete geeignetem Kfz-Meister aus der Ford-Organisation Dauerstellung als Werkstattleiter, 4 Zimmer-Werkswohnung kann gestellt werden. Autohaus Reinhard Hauff, 7542 Schömberg b. Pforzheim, Pforzheimer Str. 18, Tel. 0 70 84/78 19. 69 465

Stellengesuch

Kfz.-Mech., 19 J., abgeschloss. Lehre, sucht neuen Wirkungskreis, evtl. auch Tuningbranche, im Raum Solingen u. Umgebung. Chiffre A 21/69 873

Verschiedenes

Suche für Saison 1976 Sponsor für Formel V 1300. Angebote bitte unter Chiffre A 21/69 995

Biete

REMBRANDT: die große Kreuzabnahme,
53 x 41 cm, Radierung 1633; suche neuere große Limousine, evtl. Jaguar, Mercedes etc. (nur Spitzenfahrzeug). Tel. 0 75 34/74 06. 50 202

★ Heute noch anfordern! ★
Unseren neuesten und aktuellsten
Autozubehör-Spezial-Katalog 1975/76
Hochinteressant für jeden Autobesitzer
kostenlos — unverbindlich
AUTO-AUSSTATTUNG
8046 GARCHING E

Autotelefon, 15 Kan., Autom., war 1 Jahr in Betrieb, günstig abzugeben. Feinler, Heidelberg, Turnerstr. 3, Tel. 0 62 21/37 24 87. 69 469

Verk. f. VW: 1 Abarth-Auspuff 1300 bis 1600 m. ABE, 1 Sauer-Auspuff 1200—1600 m. ABE (beide neuwertig) 4 Conti TS 165 SR 15, 80%, ohne Felgen. Tel. 02 01/66 33 69. 69 470

Auto-Telefon Telefunken 15 Kanäle, Bj. 69, DM 700.—. Tel. 0 25 04/27 41. 69 471

Neu — Digitaldrehzahlmesser. Aufbaugehäuse schwarz, 53 b x 38 h x 86 t. Eingeb. Eichvorrichtung. 2stellige GAS-Anzeige. 12 V Betriebsspannung. Für 4 oder 6 Zylinder Auto- u. Bootsmotore, bitte genaue Zyl.-Angaben. ½ Jahr Garantie. DM 149,— + MwSt. Werner Mielke, 2357 Bad Bramstedt, Postfach 1366

Suche kompl. Jahrg. AMS bzw. DAS AUTO v. 1946—52 einschl. Chiffre A 21/69 728

Auto-Funkanlage „Bosch-Elektronik", 2 Hausstat., 6 Autostat., **1 Handfunkgerät** preisg. z. verk. Tel. 0 88 24/2 65. 69 977

Achtung Autokäufer
Nutzen Sie die Vorteile des Holland-Re-Imports. Fabrikneue Opel- und Ford-Fahrzeuge zum günstigen EWG Re-Importpreis, alle Ausführungen und Extras lieferbar.
Kfz-Dietz, 43 Essen,
Breslauer Str., an der B 1-Brücke
Tel. 02 01/70 12 22

Weber 40 u. alle E-Teile f. Alfa billig abzugeb. 05 41/1 32 87. 50 105

Verk. Speichenräder m. Montageteil. u. Muttern geg. Gebot. 0 52 21/5 18 67. 69 729

Verkaufe 4 St. LM-Felg. Cromadore 6 x 14 mit Reifen 18 x 14, 90%, 700.— DM, T. 0 89/80 44 12 für BMW u. Opel. 69 832

Werkzeugbau fertigt Schrauben und div. Teile nach Skizze oder Muster. Tel. 0 61 42/4 65 24. 69 833

KOTFLÜGELVERBREITERUNGEN FRONT- UND HECKSPOILER FÜR VW, BMW, FORD. 0 61 98 / 75 98. 50 023 H

Eigenbau a. Sportw.-Basis, (MC kein Kunststoff), dring. z. verk., Preis VHS. Lampart Günther, 7530 Pforzheim, Bekstraße 40 b. 50 203

Rallye- und Motorradfahrer! Ungestörte Unterhaltung jetzt auch mit Helmen durch unsere 2 x 3 Watt-Gegensprechanlage. Einbau in Ihre Helme. Fordern Sie Unterlagen an. **e-b-c, 29 Oldenburg, Nelkenstraße 3, Telefon 04 41 / 1 59 42**

Werkstattausrüstg. ges., geeignet f. Kfz-Elektr. ZB, Motortester, 2-Säulen-Hebebühne, Prüfstände usw. Tel. 0 77 35/31 82. 50 204

REIFENBUCHSTABEN! aus schneew. Gummi für alle Reifen. Kostenl. Prosp. R1 v. **Ing. W. Höfig, 405 Mönchengladbach 1, Thomas-Mann-Str. 53,** Tel. 0 21 61 / 53 12 14

Froschauge, gut erhalten, an Liebhaber abzugeben. T. 02 51/5 16 63. 50 267

ELEKTRISCHER KÜHLERVENTILATOR
Thermostatgesteuert, leistungssteigernd, motorschonend. Vermeidet Kaltlauf und Überhitzung (wie serienmäßig im ESCORT RS) liefert:
RACIMEX, 2 Hamburg 70, Am Stadtrand 2/3, Tel. 0 40/6 93 40 66/67
Prospekt gratis, Wagentyp angeben!

Preußisches Armeegewehr 1888
Ia Zustand aus Arsenalen, waffenscheinfrei

DM 119,— per NN
Span. Macheten-Bajonett nur **DM 19,90** zuzügl. Versandspesen. Prospekt anfordern
HUMMRICH-ANTIQUITÄTEN
5 Köln 80, Postfach 80 04 45

Enorm preisgünstig: Marken-Autoradios, Zubehör und Verschleißteile. Katalog gegen DM 3,80 vorab.
AUTOTEILE-SCHRECKLINGER 7531 Ellmingen-Postfach

RMK 56—57, 22 Hefte, AMS 57—75 zu verkaufen. Tel. 0 27 39/3 47. 69 538

PK ELECTRONIC
Electronische Spezialgeräte
Herstellung · Vertrieb · Beratung · Konstruktion

Ortungsgeräte
Nachtsichtgeräte
Spezial-Alarmgeräte
Kleinsttonbandgeräte
Kugelschreibermikrofone
Minisender-Aufspürgeräte
Electronische Stethoskope
Über 100 Artikel für Ihre Sicherheit, Katalog gegen DM 5,— in Briefmarken. Tel. 040/47 9191
PK ELECTRONIC, 2 Hamburg 60, Postfach 605309

Mehrere Doppelvergas. Weber DCOE, Solex DDH z. verk. T. 0 21 24/5 44 34. 69 730

Orig. amerikanische Polizeisirene
6 u. 12 V, fabrikneu, in Deutschland nicht zugelassen, zum konkurrenzlosen Preis von DM 135,— abzugeben. **E. Pohle,** 3051 Mandelsloh Nr. 5, Tel. 0 50 72 / 5 64

Bitte prüfen Sie
den Anzeigentext schon nach der ersten Veröffentlichung, wenn Ihre Anzeige mehrmals erscheinen soll. Für Fehler bei Wiederholungen, die nicht sofort nach der ersten Einschaltung reklamiert werden, kann leider kein Ersatz geleistet werden.

Jetzt selbst Öl wechseln und bis zu 6 DM/Ltr. sparen!
in Minutenschnelle, bequem und sauber — ohne sich hinzulegen — daheim oder unterwegs, jederzeit mit dem
NEUEN 12-V-ÖLWECHSELGERÄT
für alle PKW — LKW — MOTORBOOTE mit Benzin- oder Dieselmotoren. Nachn.-Preis DM 128,—. Gleich bestellen oder Gratisprospekt.
REIMER KG, Abt. A — 6232 Neuenhain — Postfach 2150

HEUER
Heuer macht keine gewöhnlichen Uhren.

Der Beweis:

Microsplit. Eine vollelektronische Digital-Stoppuhr in Taschenformat. Keine gewöhnliche Uhr. Eine Heuer. Ref. 530

Montreal. Wasserdichter Automatic-Chronograph schwarz. Zeigt und stoppt die Zeit. Mit Pulsometer zur Pulsschlagmessung. Mit Tachymeter zur Geschwindigkeitsmessung. Keine gewöhnliche Uhr. Eine Heuer. Ref. 110.501

Coupon

Informieren Sie mich über
- ☐ *Stoppuhren/Chronographen*
- ☐ *Elektronische Stoppuhren*
- ☐ *Quarz-Digital-Tischuhren*
- ☐ *Elektronische Zeitmessgeräte*

Name:
Strasse:
PLZ/Ort:

Coupon bitte ausfüllen und einsenden an:
HEUER TIME GMBH
Leonrodstrasse 58/IV
8 München 19
Telefon: 089/199081

Verschiedenes

4 superbreite Reifen auf 4 Leichtmetallfelgen

Kleber GTS-Reifen auf ATS Alu-Felgen, montiert, gewuchtet, mit TÜV-Gutachten (ABE). Preise jetzt mit Befestigungsteilen und inkl. MwSt.

durch Großeinkauf **25% billiger**

165/70 SR 13	auf	5 x 13	806,—
175/70 HR 13	auf	5 x 13	928,—
185/70 HR 13	auf	5,5 x 13	959,—
185/70 HR 13	auf	6 x 13	959,—*
195/70 HR 13	auf	7 x 13	1096,—
185/70 HR 14	auf	5,5 x 14	1109,—
185/70 HR 14	auf	6 x 14	1127,—*
195/70 HR 14	auf	7 x 14	1269,—*
205/70 HR 14	auf	6,5 x 14	1299,—*
195/70 HR 15	auf	5,5 x 15	1108,—

* Preise f. neues Felgendesign a. Anfrage.

Rufen Sie uns an, wir informieren Sie über Alfa, Audi, BMW, DB, Ford, Mini, Opel, Porsche, Toyota, VW.

AZS Autozubehör Schneider KG 6 Frankfurt 61, Dieburger Str. 16 Tel. 06 11/41 90 42

Verk. NN Transistorzündung Bosch, Trans. Zündsp. sowie Relais u. Widerst., DM 160.—. Schütz Klaus, 7550 Rastatt, Kreutzerstraße 1a. 50 205

FREIER IMPORT
Ihr werksunabhängiger Händler in- u. ausländischer Pkw mit mehrjähriger Erfahrung: **AUTO-IMPORTE**
Gudrun Krosch, 6812 Schmelz/Saar, Telefon 0 68 87 / 36 98, 0 68 06 / 67 64

SCHALLPLATTEN ab DM 49
SINGLE u. LP KATALOGE (Abt. AM S) für 70 Pf (Rückporto) in Briefmarken erhältl.
Schallplatten-Großhandel W. Fischer
8772 Schweinfurt Spitalseeplatz 5 TEL. 09721/21677

Super 8, normal 8, 16 mm Filmverkauf + Verleih Gratis-Prosp. v. Fleischmann Film 83 Landshut

Flieger-Uhren
Faszinierende Modelle erstaunlich günstig. 24-seit. Farbkatalog gratis! Postkarte an Aviarichter, 75 Karlsruhe 1, Postf. FS 5225

4 Racing-Reifen, 4.25/9.50-13, f. Escort RS, Ascona, BMW, Gr 1 und 1 Solex-Doppelvergaser, 35 EEIT mit Ansaugkrümmer für Escort RS zu verkaufen. T. 0 91 81/94 75, 9–18 Uhr. 50 269

Suche Twinmaster. Telefon 0 43 22/4 73. 50 268

Immobilien

Verkauf einer Autowerkstatt mit Lakkiererei, Wohnhaus mit 3 PKW-Garagen, Grundstück ca. 1600 qm, 3 km v. der Autobahn Frankfurt–Köln. Chiffre A/21 69 650

Anzeigenschluß für Heft 23/1975 ist am 15. 10. 1975

Unterricht und Ausbildung

Immobilienmakler · Hausverwalter 3monatiger Fernlehrgang mit Prüfung. Für jedermann leicht verständlich. Preis d. ges. Lehrgangs DM 95,—. Prospekt 83 kostenlos. TECHNIKUM, 7858 Weil am Rhein.

Ein Traum – Job!
Nein – ein Beruf, der Freude macht und Erfolg bringt
FAHRLEHRER (IN)
Ein zukunftsreicher Beruf, sichere Existenz, hohes Gehalt, begrenzte Arbeitszeit. Aufklärungsschrift Z 172 und Beraterbesuch kostenlos und unverbindlich.
FAHRLEHRER - FACHSCHULE
seela
3300 Braunschweig - Tel. 05 31/37 10 91
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte mit Internat für das Bundesgebiet.

Fahrlehrerausbildung in der Verkehrs- u. Fahrlehrerausbildungsstätte
MATTES Verkehrsjurist und Fahrlehrer aller Klassen
6903 NECKARGEMÜND-DILSBERG, bei Heidelberg, Bannholzweg 32,
Ruf: 0 62 23 / 30 08
Amtlich anerkannte Ausbildungsstätte – Prospekt kostenlos

Berufsausbildung zum Fahrlehrer
Ein zukunftsreicher interessanter Lebensberuf, hohe Verdienstmöglichkeiten, gesetzlich geregelte Arbeitszeit. Chance zur Unabhängig- und Selbständigkeit. Tages-, Wochenend- und Kombinationsausbildung. Alter 23 Jahre, Fahrpraxis 3 Jahre. Unverbindliche Information:
Amtlich anerkannte FAHRLEHRER-FACHSCHULE DÜSSELDORF, Münsterstraße 241, Tel. 02 11/63 78 78, Postfach 320 867

Wenn Sie zu den schnellen VW-Fahrern gehören, so empfehlen wir Ihnen den Spezialband „VW 1200/1300/1302/1302 S/1303/1303 S", Sonderband der Reihe „Jetzt helfe ich mir selbst", mit 228 Seiten, 147 Fotos und Schemazeichnungen, glanzkaschiert. DM 18,—. Damit können Sie Ihrem VW zu eigener „Persönlichkeit" verhelfen. Sie können ihn leistungsmäßig von anderen abheben. Wie Sie das am besten machen, verraten Ihnen Dipl.-Ing. Gert Hack und Dipl.-Ing. Dieter Korp. Sie zeigen Ihnen vielfältige Tricks und Kniffe, mit denen Sie mehr PS freimachen können. Das schafft Überlegenheit, das bereichert Ihr VW-Wissen! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Alle Jahre wieder ... packt einen großen Teil der Rennsportfreunde das Le Mans-Fieber. Wer kennt nicht das 24 Stunden-Karussell, vor dem die Automobilproduzenten zittern, wo Jubel und geschäftlicher Ruin so dicht beieinanderliegen, vor dem die Fahrer scheuen, da es fast übermenschliche Kraft kostet. Paul Frère kennt dieses Rennen aus eigener Erfahrung. In seinem Buch „24 Stunden von Le Mans" erzählt er die Geschichte der härtesten Dauerprüfung für Fahrer und Wagen. 192 Seiten, 92 Fotos, Leinen, DM 14,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Nutzen Sie die Erfahrungen anderer! Es bleibt Ihnen unbenommen, sich Ihre eigene Technik sportlichen Fahrens zu erlernen – ein paar Dreher und Beulen gehören dann zur Ausbildung. Für den aber, der seine Sache konsequent betreibt, gibt Altmeister Piero Taruffi seine Tips in dem Buch „Stil und Technik des Rennfahrens" und macht Ihn anderen überlegen. Seine Handreichungen wirken sich auch im Alltagsverkehr beruhigend aus. 128 Seiten, 67 Fotos, zahlreiche Abb., Leinen, DM 24,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Gefahrentraining fürs Überleben wird hier anschaulich vermittelt. Da kein Autofahrer weiß, wann der Unfall auf ihn zukommt, hat Egon Graf von Fürstenberg dieses Buch geschrieben: Unfall-Abwehr am Lenkrad. Es zeigt die oft einfachen Mittel, die Gefahr abzuwenden. Oder – wenn sie nicht mehr vermeidbar ist – wie man mit ihr umgeht. „Unfall-Abwehr am Lenkrad" – das ist aktive Sicherheit im Straßenverkehr! Aus den Fehlern anderer lernen – hier ist es möglich! 152 Seiten, 37 Abb., Leinen, DM 18,—. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Citroen 2 CV, 100 000 km gefahren, durch Sümpfe, Dschungel, Hochgebirge, 8 Wüsten und 50 Länder der Erde, trotzdem noch gut in Schuß. Besitzer: Jean-Claude Baudot und Jacques Sèguéla. Was diese beiden mit diesem Wagen erlebten, berichten sie in ihrem Buch „Rund um die Welt im 2 CV – Erlebte Auto-Abenteuer". Ein Buch, das nicht nur Freunde des 2 CV begeistert, sondern jeden, der die Sehnsucht nach der Ferne und fremden Ländern kennt. 208 Seiten, 29 Fotos, Ganzleinen, DM 16,80. Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder auch per Post von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Aus dem Erfahrungsschatz aktiver Sportfahrer vermittelt Ihnen hier Wolfgang Rausch allerlei Tricks und Hilfsmittel zum perfekten Fahren. In seinem Buch „Hohe Schule des Fahrens" zeigt der Autor, daß diese Kunst keineswegs „schwarze Magie" ist, sondern die extreme Ausnutzung der physikalischen Gesetze. Hier werden sie Ihnen auf leichte Weise nahegebracht. Vor allem aber: Die Beherrschung der „Hohen Schule des Fahrens" ist nicht nur die Voraussetzung für Erfolge im Motorsport, sondern Überlebenshilfe in Notsituationen, in die auch der vorsichtige Fahrer geraten kann. 184 Seiten, 66 Abb., Leinen, DM 18,—. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder direkt von
Motorbuch, 7 Stuttgart 1, Postfach 1370

Camping Wassersport

Wüstentüchtiges Camping-Fahrzeug, Borgward-Kübel-Allrad m. allen Ers.-Teil., TÜV neu. Tel. 07 11/73 23 52. 69 760

Gelegenheit: Wohnmob. f. 3–6 Pers., auf Opel Blitz Doppelkabine m. Anhängerkuppl. + Vorzelt, preisg. abzugeb. Tel. 0 88 24/2 65. 69 978

VW Camper, Joch-Einrich., Bj. 70, AT-Motor 6000 km, mit allem Zubehör, günstig z. vk. Tel. 0 25 41/36 43. 69 640

VW Camping-Bus, Bj. 69, 60 000 km, Saharaausrüstung u. viele Extr., z. B. Alarmanl., TÜV 10.77, VB 8900.– DM. Tel. 08 21/6 18 57 od. 51 65 71. 69 759

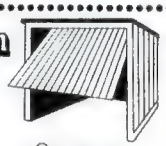
Kajütboot 5,50 m, 115 PS Volvo, Bodenseezul. evtl. m. Trailer. Tel. 07 13/40 11 98. 50 221

Garagen

Selbst- oder Fertigbau · Einzeln und Reihen
3S STAHLBETON **GARAGEN** UND GARTENHÄUSER
Katalog durch: Selbstbau E. B. KG Verwaltung 34 Göttingen, Ruf 05 51 / 4 33 70

Gebr. Wahl, 5927 Erndtebrück
Postf. 80 B Telex 875640, Ruf (02753) 834

KARL LENDERS, 4042 Glehn/Neuß
Garagenbau, Abt. K. Tel. (0 21 82) 40 94



Garagen ab 595.–*
*Mit Drehtüren
Frei Haus direkt vom Hersteller
52 Typen
Besichtigung auch samstags, 10–14 Uhr.
Prospekt anfordern.
Overmann
7519 Eppingen (Heilbronn), Uhlandstr. 6
Tel 0 72 62/84 15

Gutschein
Bitte senden Sie uns noch heute unverbindlich Ihr Informationsmaterial.
Name _____
Ort _____
Straße _____

Sport Nachrichten

Finnen-Gold

Keijo „Keke" Rosbergs Vorhaben gelang nicht. Der mit deutscher Lizenz fahrende 26jährige Finne wollte nach seinem Sieg in der ONS-

Goldpokalsieger: Mikko Kozarowitzky.

Meisterschaft für Formel Super V-Rennwagen und dem Gewinn der GTX-Trophy auch den mit 20 000 Mark dotierten VW-Goldpokal mit nach Hause nehmen.

Beim letzten Lauf zu diesem Pokal auf dem Hockenheimring im Rahmen des Großen Preises von Baden-Württemberg und Hessen verweigerte sein Kern-Kaimann jedoch schon in der vierten von 15 Runden den Dienst. Seine Aussichten auf einen dritten Titel in diesem Jahr waren ohnehin schwach, da er vor dem Start zum Endlauf hinter seinem punktemäßig führenden Landsmann Mikko Kozarowitzky ziemlich aussichtslos an vierter Stelle lag. Pokal-Aspirant Kozarowitzky ging mit seinem ärgsten Konkurrenten, dem Schweden Kennerth Persson, im Nacken von der dritten Startreihe ins Rennen. Nachdem in der elften Runde Persson wegen technischen Defekts aufgeben mußte, war der Weg frei für den Finnen, dem am Ende ein zweiter Platz zum Goldpokal samt Scheck reichte.

Überraschungssieger wurde Manfred Trint auf einem ATS-Lola, der sich in der Sachskurve vor Kozarowitzky setzte und mit einer Wagenlänge Vorsprung die Ziellinie kreuzte. Trints Erfolg ist um so höher zu bewerten, als er während des Rennens von dem Schweden Eje Elgh behindert wurde und auf den zwölften Platz zurückfiel. Nach einer großartigen Aufholjagd kam ihm schließlich die Uneinigkeit in der Spitzengruppe zustatten.

Turbo-Übermacht

Nach dem geldträchtigen Super-Sprint-Wochenende auf dem Nürburgring machte das Kölner Georg Loos-Racing Team beim Großen Preis von Baden-Württemberg und Hessen auf dem Hockenheimring erneut Kasse: Das Interserie-Gespann Schenken/Ganley gab im letzten Saisonlauf jederzeit den Ton an.

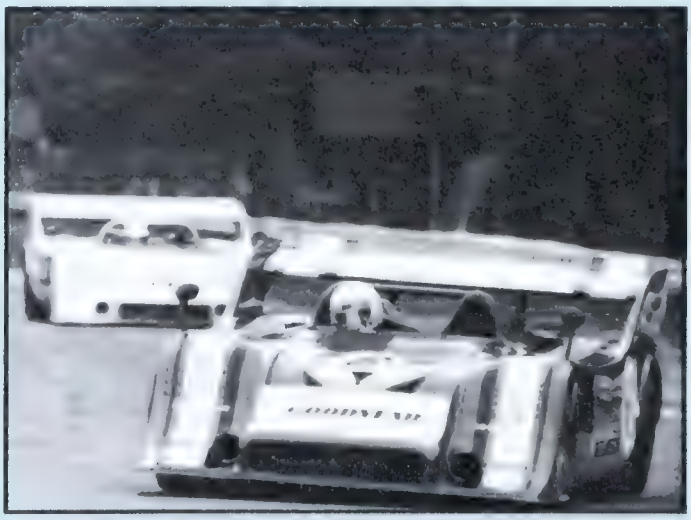
In der Division über drei Liter Hubraum setzten sich Tim Schenken und Ernst Kraus (beide auf Porsche 917/10 Turbo) klar vom Feld ab, und auch Howden Ganley auf seinem Dreiliter-Ford Mirage konnte die Alfa-Streitmacht von Willi Kauhsen, der als Fahrer Jochen Mass, Derek Bell und Henri Pescarolo aufbot, am Ende abschütteln. Mass, dem beim Südwestpokal auf demselben Kurs ein eindrucksvoller Sieg gelang, zwangen dieses Mal Schaltschwierigkeiten in der elften Runde zur Aufgabe.

Pech hatten auch Harald Ertl und Jörg Obermoser. Während sich Formel 1-Neuling Ertl bereits im zweiten Training die Spur und den Frontspoiler seines Zweiliter-Rex SP 1 verbog und im Rennen mit geplatztem Motor an die Boxen rollte, zwangen Obermoser die Folgen eines Plattfußes zum vorzeitigen Abstellen seines Zweiliter-TOJ. Reinhold Jöst, der mit seinem aufgeladenen Dreiliter-Porsche in der großen Division starten mußte, fuhr auf neuentwickelten Michelin-Rennpneus und kam auf den sechsten Platz.

Unbeeinflußt vom Doppelsieg des Loos-Teams blieb der Ausgang der Interserie: Bereits vor dem Start stand der Schweizer Herbert Müller uneinholbar als diesjähriger Sieger fest. Müller, der noch an den Folgen seines Formel 2-Unfalls von Zolder laboriert, ließ sich beim Abschlußlauf in Hockenheim von dem Wuppertaler Jürgen Neuhaus am Steuer seines Martini-Porsche 908/36 Turbo vertreten, der Dritter wurde.

Die Turbo-Porsche von Tim Schenken und Ernst Kraus gaben in Hockenheim ihre Abschiedsvorstellung: Laut Reglement dürfen diese 1000 PS-Autos im nächsten Jahr nicht mehr starten, da sie zu lang und zu breit sind. Ernst Kraus hat aus diesem Grund sein Auto bereits an den Rennwagen sammelnden US-Polen Vosek Polak verkauft, der den Kraus-Turbo in sein Rennwagen-Museum stellen will.

Interserie-Sieger 1975: Herbert Müller.



Kraft im Übermaß: Sieger Tim Schenken im 917/10.

Aufwertung

Eine eindeutige Aufwertung hat der nationale Renault 5-Elf-Pokal erfahren: Für die Saison 1976 wurde er mit einem Meisterschaftsprädikat der Obersten Nationalen Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS) ausgestattet.

Am Reglement wird sich dadurch wenig ändern, dagegen liegt die Terminfestlegung nunmehr in den Händen der ONS. Während bislang Geld- und Punktewertung identisch waren, richtet sich in Zukunft die Meisterschaftswertung nach dem allgemeingültigen Schlüssel.

Sport Nachrichten

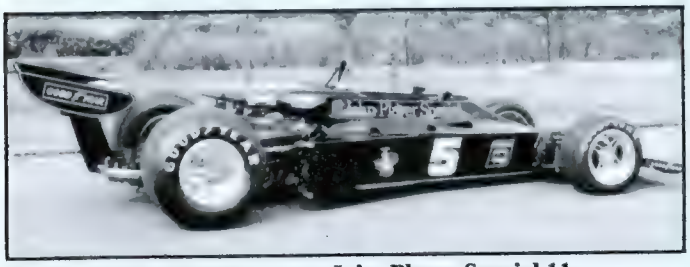
Veränderlich

Lotus-Chef Colin Chapman, Vater perfider Formel 1-Technik, hat den Grand Prix-Sport um ein weiteres Novum bereichert: den dehnbaren Rennwagen. Chapmans neuer Typ JPS 11, der den in sechs Rennjahren zur Chancenlosigkeit gealterten Typ 72 ersetzen soll, kann sowohl hinsichtlich des Radstandes als auch der Spur der jeweiligen Rennstrecke angepaßt werden. Erreicht wird diese Maßlosigkeit durch einen kleinen Hilfsrohrrahmen, der an der Vorderachse die wie ein Geschwür außerhalb des Chassis wuchernde Einheit aus Aufhängung und Bremse trägt. Je nach Auslegung dieses Hilfsrahmens kann die Spur bis zu neun und der Radstand bis zu zehn Zoll verändert werden.

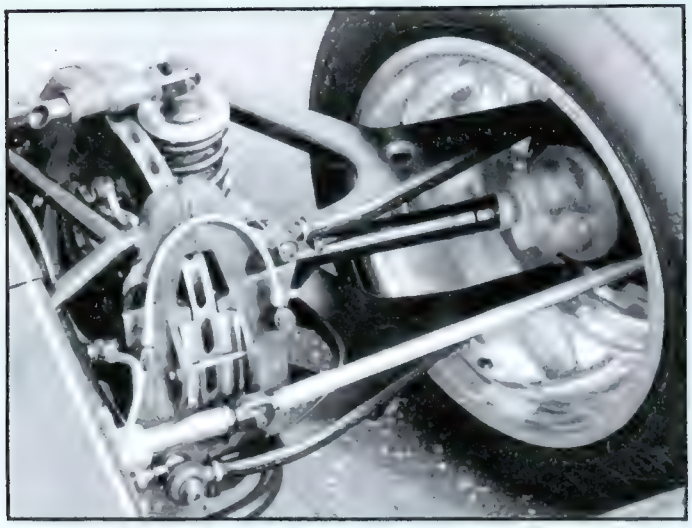
Die Verzögerungsanlage stellt insofern ein Novum dar, als sie über 11,5 Zoll große, frei im Fahrtwind liegende Scheiben mit zwei Bremssätteln verfügt. Diese wiederum tragen die Anlenkpunkte für die Querlenker der Vorderachse sowie die der vier Stoßdämpfer. Wenngleich auch Colin Chapmans Argument nicht einleuchtet, daß die Querlenker an den Bremszangen wesentlich härtere Anlenkpunkte hätten als an dem weicheren Alu-Chassis (da sie über den Hilfsrahmen indirekt ja doch dort befestigt sind), so bringt doch die neue Konstruktion einen Vorteil: Die Querlenker sind kürzer, damit ist das Gewicht der ungefederten Massen geringer.

In bezug auf das Gewicht ist Chapman seinem Ruf als Leichtbauer ohnehin gerecht geworden: Mit 575 Kilo liegt er am Limit. Geknausert hat der grauhaarige Engländer vor allem an den Benzinleitungen, die kürzer geworden sind, da der JPS 11 nur noch über einen Tank im Rücken des Fahrers verfügt. Auch die Zu- und Abflüsse der Kühler wurden kürzer gehalten, da der Ölradiator nicht mehr hinter dem Motor, sondern hinter den seitlichen Wasserkühlern liegt und nur eines extrem kurzen Anschlusses zum ebenfalls hinter dem Fahrer placierten Öltank bedarf. Außerdem verfügt der neue JPS nicht mehr über die in der Formel 1 übliche bizarre Airbox, sondern inhaliert die Verbrennungsluft durch in die Motorabdeckung eingearbeitete Ohren.

Fünf Autos der neuen Generation will Chapman bauen, drei als ständiges Reisegepäck, zwei als Reserve- und Experimentalwagen. Fahrer sind Ronnie Peterson und auf Wunsch des Sponsors John Player Special wahrscheinlich ein Engländer.



Dehnbarer Rennwagen: neuer John Player Special 11.



Ungewöhnlich: Bremssättel tragen Anlenkpunkte.

Dreiachser

Eigenwillig war Formel 1-Teamchef Ken Tyrrell schon immer. Einen weiteren Beweis dieses Charakterzuges tritt der Engländer mit der neuesten Kreation aus seiner Werkstatt an: einem sechsrädrigen Formel 1-Monoposto (siehe Bild).

Der hauseigene Konstrukteur Derek Gardner, der sich mit diesem Projekt schon seit 1969 beschäftigt und auch jetzt für das unkonventionelle „Project 34" verantwortlich ist, rechnet bei dieser Auslegung mit einem zwölf Prozent geringeren Luftwiderstand, der einer Mehrleistung von 40—50 PS entsprechen soll.

„Das größte Hindernis", führt Gardner aus, „mit herkömmlichen Formel 1-Rennwagen auf Geraden schneller zu fahren, ist die Dimensionierung der Räder. Verkleinert man alle Räder, verliert man Bodenhaftung in den Kurven. Vier kleinere in Tandem-Manier angeordnete Räder hinter einem Spoiler verlieren dagegen nicht an Bodenhaftung und senken zudem den Luftwiderstand praktisch auf Null."

Das Mehr an Reifenaufstandsfläche ermöglicht ferner eine höhere Bremskraft und eine effektivere Lenkung, die zwar mehr Kraftaufwand erfordert, aber nach den Worten von Derek Gardner noch im erträglichen Rahmen bleibt.

Die von Goodyear speziell entwickelten Minipneus lassen auch das Problem eines Reifenschadens harmloser erscheinen: Über das zweite Rad wird das Auto weiter unter Kontrolle gehalten. Vorteile verspricht man sich von diesem zu Experimentierzwecken gebauten Monoposto auch auf nasser Piste: Das erste Reifenpaar würde dann für das folgende das Wasser wegdrücken.

Sechs-Bombe: Versuchs-Tyrrell

Gebremst wird der Versuchsrenner an allen sechs Rädern der Größe zehn Zoll per Scheibe. Bis auf den ungewöhnlichen Vierrad-Frontwagen, eine um vier Zoll schmalere Spur und nunmehr seitlich in Fahrtrichtung montierte Wasserkühler ist der Monoposto im Vergleich zum Tyrrell-Typ 007 unverändert. Das Bremssystem wurde zusammen mit Lockheed entwickelt.

Wenn sich der Dreiachser bei Tests in Silverstone, mit Tyrrell-Vertragspilot Patrick Depailler am Volant, bewähren sollte, könnte er in der Rennsaison 1976 unter der Bezeichnung Tyrrell 008 eingesetzt werden.

Embassy bleibt

Auch in der Saison 1976 kann sich das englische Formel 1-Team von Graham Hill auf das Zigarettengeld seines Sponsors Embassy stützen. Für ein weiteres Jahr unterschrieb auch Tony Brise bei Altmeister Hill, der in der kommenden Saison nur noch ein Auto einsetzen will: den neuen GH 2, den Brise steuern wird.

Unklar ist deshalb, in welchem Team Rolf Stommelen 1976 fahren wird, zumal sein Vertrag mit Hill zum Saisonende ausläuft. Erste Kontakte hat der Kölner bereits zu BRM hergestellt: Auf dem Kurs von Silverstone fuhr er den Stanley-BRM unlängst zur Probe.

Petty im Pech

In die dritte Saison geht nunmehr das amerikanische International Race of Champions (IROC), das insgesamt vier Rennen umfaßt. Der diesjährige Eröffnungslauf mit 5,7 Liter-Camaros fand auf dem Michigan International Speedway statt und ging über 50 Runden.

Neben den US-Renngrößen Richard Petty und Bobby Allison traten auch Emerson Fittipaldi, Jody Scheckter und James Hunt an. Trainingsschnellster war der Italo-Amerikaner Mario Andretti, was ihm im Rennen aber nichts half. Vielmehr dominierten der spätere Sieger David Pearson und Bobby Allison, die sich, von einer kurzzeitigen Führung Fittipaldis abgesehen, ständig an der Spitze abwechselten.

Petty kam mit seinem an Handlingproblemen leidenden Auto nur auf den sechsten Platz. Einen Platz davor rangierte Fittipaldi. Al Unser, dem Getriebeschwierigkeiten zu schaffen machten, kam auf den achten Rang. Scheckters Auto übersteuerte stark, so daß es lediglich zum zehnten Platz reichte. James Hunt schließlich wurde mit einer Runde Rückstand nur Elfter.

Information...

F. S. v. Kahlen

Für den Fortbestand der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft in ihrer ausgeglichenen und attraktiven Form besteht höchste Gefahr. Die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS) hat in ihrer jüngsten Sitzung definitiv beschlossen, auch 1976 Fahrzeuge der alten Gruppen 1—4 zuzulassen, ihnen aber die beschränkten Reifenbreiten der ab dem nächsten Jahr gültigen neuen Vorschriften aufzuzwingen. „Es ist nicht gut, den Erfolg der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft zu gefährden", beurteilt der nicht stimmberechtigte ONS-Geschäftsführer Friedrich-Sigismund v. Kahlen die Entscheidung im eigenen Hause.

...und Meinung

Karl Mauer

Die Deutsche Rennsportmeisterschaft, auch in diesem Jahr offen bis zum letzten Lauf, besitzt ein Image, das sie selbst im Ausland von vielen internationalen Wettbewerben positiv abhebt. Die Entscheidung, Spezial-Tourenwagen und Spezial-GT, die 1976 eigentlich in die Gruppe 5 eingestuft werden müßten, für diesen nationalen Wettbewerb und die Dauer einer Saison noch einmal in der Rennsportmeisterschaft starten zu lassen, ist prinzipiell sehr gut. Die Wagen haben bewiesen, daß sie eine Meisterschaft tragen können und befinden sich zudem weitgehend im Besitz von Privatfahrern, die ein kategorischer Ausschluß besonders schwer treffen würde. Die Angleichung der Reifenbreiten dagegen stellt einen krassen Denkfehler dar. Es ist unmöglich, auf der Motoren- und Fahrwerksseite die nun einmal eingetretenen Eskalationen zu akzeptieren, auf dem Reifensektor dagegen aber Dimensionen anzustreben, die in keinem Verhältnis mehr zur Leistung stehen. Ein Ford Capri oder ein BMW CSL Coupé, deren 16 Zoll breite Räder heute gerade eine Renndistanz überstehen, müßten sich 1976 mit 14 Zoll Breite begnügen. Der Fahrer eines solchen Wagens müßte während des ganzen Rennens auf dem schmalen Grat zwischen Reifenschaden und bestmöglicher Ausnutzung des Laufflächen-Gummis balancieren, was nicht der Sinn des Rennsports sein kann — einmal ganz abgesehen von dem Sicherheitsrisiko, das ein solch ungenügender Pneu darstellen würde. Die Reifenindustrie schreckt schon aus rein wirtschaftlichen Gründen vor der Entwicklung eines neuen Reifens für nur eine Saison zurück und arbeitet lieber mit Blick auf die nächsten Jahre an Pneus für die neuen Gruppen 1—4. Aus diesen hebt sich schon jetzt ein Auto heraus, das mit einem solchen Reifen 1976 gegenüber den auf schmalen Sohlen tretenden Capris und BMW-Coupés zweifellos im Vorteil wäre: der Porsche Carrera turbo. Daß die ONS-Kommission in dem Porsche-Baron Huschke von Hanstein ausgerechnet einen ihrer Vizepräsidenten hat, gab bei der Entscheidung für eine Limitierung der Reifenbreite vielleicht eine Initialzündung, nicht aber den Ausschlag. Dieser lag offenbar in der mangelnden fachlichen Qualifikation und dem fehlenden Rückgrat eines Teiles des stimmberechtigten Zehnergremiums begründet. Wie anders ist es zu verstehen, daß Leute, die durch schieres Kopfnicken die Entscheidung herbeiführten, hinterher bei Dunlop anriefen, sich entschuldigten, sie hätten nicht anders stimmen können und mit dem Argument, man sei doch 1937 auch mit schmalen Reifen zurechtgekommen, Verständnis zu heischen versuchten.

Die ONS stellt, zu gleichen Teilen von Delegierten des ADT und des AvD getragen, seit jüngstem die deutsche Automobilsport-Hoheit dar. In dieser Eigenschaft vertritt sie die Bundesrepublik auf internationaler Ebene, wo erst recht kein Platz ist für persönliche Interessen und Verpflichtungen und wo der Ruf nach fachlicher Qualifikation immer größer wird. Hier wäre eine zeitgerechte Angleichung zweifellos von größerem Vorteil als in der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft.

Reifen-Limitierung

Hektik in Hockenheim

Nach spannendem Finale: Hans Heyer wurde Deutscher Automobil-Rennsportmeister.

Ford-Zeitnehmer Lothar Pinske geriet in Panik: „11,7, 11,7", brüllte er mit hochrotem Kopf zu seinem Chef Michael Kranefuß hinüber, der sich mit Ford-Boß Bob Lutz das letzte Training der Renntourenwagen über 2000 ccm auf dem Hokkenheimring ansah. 2:11,7 Minuten, gefahren von dem BMW-Piloten Albrecht Krebs, hätten tatsächlich die rheinischen Gemüter bewegen können, wenn sie gestimmt hätten: Krebs hatte jedoch bei seiner Superzeit eine der beiden Schikanen ausgelassen.

Die Nerven spielten auch anderen Leuten vor diesem Finale der vierten deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft in Hockenheim einen Streich. Drei Fahrer kamen noch für den Titel in Frage: Albrecht Krebs, Spitzenreiter mit 102 Punkten, Hans Heyer, zwei Zähler dahinter, und Klaus Ludwig, der 92 Punkte mit ins Motodrom brachte. Zwei Ford-Piloten gegen einen BMW-Fahrer also.

Eröffnet hatte den Nervenkrieg der Kölner Geschäftsmann Georg Loos, der im alles entscheidenden Lauf an Heyer Rache für ein vermeintliches Foul nehmen wollte, das sich dieser am Steuer eines Porsche Carrera am Nürburgring gegen den Loos-Fahrer John Fitzpatrick geleistet haben sollte. Loos streute schon lange vor dem entscheidenden Rennen das Gerücht aus, er werde einen Zweiliter-BMW nach Hockenheim bringen, um Heyer den für die Meisterschaft bitter notwendigen Sieg streitig zu machen. Soweit kam es nicht: Zwar ging beim Veranstalter eine Nennung für den Australier Tim Schenken ein, zum Training erschien der für ihn vorgesehene BMW jedoch nicht. Einmal, weil die 2002, mit denen man dem Escort von Heyer die Stirn bieten könnte, sehr selten sind (was sich auch im Rennen zeigte), zum anderen, weil Kranefuß, seinerseits von Heyer um Beistand gebeten, Loos auf die Unsinnigkeit seines Vorhabens hingewiesen hatte.

Dennoch konnte Hans Heyer nicht ruhig schlafen. BMW hatte unter der Leitung von Renn-Ingenieur Martin Braungart in der Woche vor dem Rennen vor Ort einen Testtag für die Teams von Dieter Basche, Rüdiger Faltz und Sepp Schnitzer arrangiert, in dessen Verlauf am 2002 von Obermoser eine neue Auspuffanlage und neue Luftansaugtrichter „für mehr Leistung oben rum" (Teamchef Basche) versucht wurden. Außerdem fuhr Obermoser im Rennen mit einem asymmetrischen Auto: Um die Aufstandsfläche der einzeln aufgehängten Hinterräder möglichst konstant zu halten, stand das linke Rad ein Grad negativ, das rechte dagegen neutral. Dennoch hatte der BMW schon nach wenigen Trainingsrunden an der Hinterachse mit Reifentemperaturen zu kämpfen, die sich bei 120 Grad und darüber bewegten. Basche war enttäuscht: „Ich hatte mir von der Vergrößerung der Hinterräder auf 15 Zoll mehr versprochen."

Sein Fahrer Jörg Obermoser hatte sich in Villefranche, in unmittelbarer Nähe des Wohnsitzes von Jochen Mass, auf das Rennen vorbereitet. Zwar kehrte er mit

Start der Zweiliterdivision: Im Vordergrund der Escort von Hans

Nur zehn Runden gekämpft: Krebs (links), Ludwig.

eyer (links) und der BMW von Jörg Obermoser.

Auf Titeljagd: Heyer-Escort.

Kurzschluß kurz vor Schluß: Grohs.

einer gesunden Gesichtsfarbe zurück, doch hatte der plötzliche Klimawechsel einen handfesten Schnupfen ausgelöst. Außerdem wurde der bisherige Rennsport-Vizemeister von einem Furunkel geplagt, das sich gerade dort erhob, wo der Fahrer angeblich vom Auto die besten Fahrimpulse erhält.

Grippe hatte auch der Bundeswehrsoldat Klaus Ludwig, der schon vor dem Rennen einen Erfolg verbuchte: Er erhielt den langersehnten Marschbefehl für eine Übersiedlung in die Luftwaffen-Sportfördereinheit Köln-Wahn; „Dort kann ich jetzt endlich richtig trainieren." An körperlicher Ertüchtigung hatte es auch Albrecht Krebs nicht mangeln lassen. Für das Rennen hatte er zwölf Kilo Gewicht abgeschwitzt: „Mein Gott", entsetzte sich Klaus Ludwigs Mutter, „das ist ja so, als hätte er fünf Babys geboren." Krebs trieb es auch gleich nach dem Training, in dem er sich mit 2:13,0 Sekunden den besten Startplatz gesichert hatte, wieder in die Sauna, während man im Team bereits schwitzte: Der BMW-Pilot hatte die für 18 Uhr angesetzte Fahrerbesprechung vergessen, deren Mißachtung mit einem Platz in der letzten Startreihe geahndet wurde. 20 Minuten zu spät traf Krebs dann doch ein. Ärger beim Start blieb ihm trotzdem nicht erspart: Aus der zweiten Einführungsrunde kehrte der BMW mit stotterndem Motor zurück.

Der Schaden war ebenso ungewöhnlich wie die beiden gebrochenen Zündkabel, die Krebs bereits das erste Training vermiest hatten: der Zahnriemen für die Einspritzpumpe war überge-

sprungen, was mit wenigen Handgriffen rechtzeitig zum Start gerichtet wurde.

„Entweder gewinnen wir hier, oder der Motor geht hoch", hatte Herbert Schnitzer, in dem von ihm und seinem Bruder geführten Tuning-Betrieb für das Tourenwagen-Programm verantwortlich, vor dem Rennen gesagt. Letzteres trat schließlich ein, als nach zehn Runden Krebs in Führung lag. Über die Leistung des BMW-Triebwerks legte Herbert Schnitzer den Schleier des Schweigens. Neugierige Frager vertröstete er bis nach dem Rennen, wo er wissen ließ, das sei ja nun doch nicht mehr interessant. Die Tatsache, daß in der BMW Motorsport GmbH die Leistung gemessen wurde und nicht auf dem bis 470 PS reichenden Schnitzer-Prüfstand, läßt darauf schließen, daß bei Krebs an die 480 PS am Werk gewesen sein dürften.

„Versuche nichts mit Gewalt", hatte Kranefuß Ludwig vor dem Rennen eingeschärft. Nachdem der Bonner bei einem Ausbremsversuch in der sechsten Runde eingangs des Motodroms in größere Schwierigkeiten geraten war, hielt er sich an die ausgegebene Marschroute, der Titel war für ihn nach dem Sieg von Heyer in der Divison 2 ohnehin nicht mehr zu erreichen. Nach dem Ausfall von Krebs hatte Ludwig sowieso keinen Gegner mehr, zumal Harald Grohs das Pech vom Vortag treu blieb. Nachdem zu hohe Motortemperatur nach dem Training bereits den Wechsel des 438 PS starken Motors erfordert hatte, streikte im Rennen kurz vor Schluß die Elektrik, was Grohs um den sicheren zweiten Platz brachte.

Keinen Lohn seiner Mühen sah auch Capri-Pilot Werner Schommers. Aus einer Fahrt per VW-Bus von Remscheid nach England, in deren Verlauf er den eigenen Cosworth-Motor zur Reparatur und zwei frische Exemplare zurückbeförderte, zog er noch einen gewissen Nutzen. Denn kurz nach Beginn des ersten Trainings war das mitgebrachte Neu-Exemplar, eine Leihgabe von Ford, bereits geschlachtet. Zum Rennen wurde Ludwigs Ersatzmotor eingebaut, doch verbog sich Schommers auf dem Weg zur Spitzengruppe beim Versuch, den Porsche Carrera von Bob Wolleck auszubremsen, an der Leitplanke die Hinterradaufhängung und mußte aufgeben. Leute vom Schlage eines Werner Schommers sehen auch in einer solchen Situation noch Sonne. „Wenn ich die Runde überstanden hätte, wäre ich so schnell gewesen, daß alle geglaubt hätten, ich hätte eine Schikane ausgelassen", war der Capri-Fahrer nach dem Rennen sicher.

Sicher war auch Jörg Obermoser, der mit seinem BMW genau zehn der 25 Rennrunden das Tempo von Heyers Escort halten konnte: „Wenn unsere Leistungsangaben von 285 PS stimmen, hat Heyer mindestens deren 300. Von der Motorüberlegenheit, die uns die Ford-Leute immer nachsagen, war jedenfalls nichts zu spüren." Ab der zehnten Runde verlor Obermoser pro Umlauf bis zu zwei Sekunden auf Heyer und schreckte sein Team nach dem Rennen mit der Vermutung: „Am Auto muß irgendetwas gebrochen sein, denn es wurde hinten zunehmend unruhiger." Das einzige, was man bei der daraufhin eingeleiteten Untersuchung jedoch feststellte, war ein erheblicher Verlust an Getriebeöl, das sich möglicherweise gleichmäßig auf die Hinterräder verteilte. Viel Vertrauen hatte Lokalmatador Obermoser offenbar ohnehin nicht mehr zu dem bereits in der dritten

Stets mit Hut: Rennsportmeister Heyer.

Technischer Überprüfung standgehalten: Kremer-Carrera.

Hinten unruhig: Obermoser-BMW.

PS verheimlicht: Schnitzer.

Zwölf Kilo abgenommen: Krebs.

Saison laufenden BMW: „Die Gurke ist fertig."

„Für mich ist Weihnachten", sprudelte es aus Hans Heyer heraus, der in dem Augenblick neuer Deutscher Automobil-Rennsportmeister war, als Krebs an den Boxen mit bewegungsunfähigem Motor aufgab, „dieses Rennen hat mich mehr mitgenommen als mein eigenes". Er trägt den Titel mit Recht: In den sechs Rennen, in denen ihm die Technik keinen Streich spielte, kassierte er jeweils die Maximalpunktzahl. Heyer war viermal Kart-Europameister und im letzten Jahr im europäischen Tourenwagen-Championat erfolgreich, das er in der Stunde seines jüngsten Erfolges an Müller/Peltier verlor, die sich die Meisterschaft mit einem vierten Platz beim Vierstunden-Rennen von Jarama sicherten. Klaus Ludwig kam durch seinen Sieg in der Division 2 und den gleichzeitigen Ausfall von Krebs zum Vize-Titel.

Ford-Rennleiter Michael Kranefuß lud nach dem Ford-Tag zu einer kleinen Feier. Obermoser winkte kommentarlos ab, Krebs entschuldigte sich mit einer eigenen Fête, die er für alle Fälle im heimischen Hanau arrangiert hatte. Dafür kamen um 22.05 Uhr Gäste, die erst Stunden nach dem Rennen Grund zum Feiern hatten: Die Mechaniker des Porsche-Teams von Erwin Kremer, der nach einem Protest die Karten aufdecken mußte.

Dieser Protest war der vorläufige Schlußpunkt einer zähen und wechselvollen Auseinandersetzung mit der Konkurrenz des in Krefeld ansässigen Tebernum-Teams. Ihren ersten Höhepunkt nahm sie im Verlaufe einer handgreiflichen Keilerei am Österreichring, wegen der noch gerichtliche Verfahren anhängig sind. Sie fand ihre Fortsetzung in einem automobilen Rammstoß, den am Norisring der Tebernum-Pilot Hartwig Bertrams gegen den Kremer-Piloten Cees Sievertsen führte. Bertrams wurde daraufhin zur Zahlung von 300 Mark verurteilt, mangelnde Einsicht jedoch ließ eine härtere Strafe angemessen erscheinen. In der Woche vor dem Rennen am Hockenheimring erging daher eine noch nicht rechtskräftige Suspendierung bis Mitte des nächsten Jahres.

Noch während des letzten Laufes zur Deutschen Rennsportmeisterschaft ging bei der Rennleitung ein Protest gegen die drei Porsche Carrera des Kremer-Teams ein. Er richtete sich gegen Fahrzeuggewicht und Hubraum und wurde auf die beiden placierten Autos von Wolleck und Kelleners beschränkt, nachdem Sievertsen im Motodrom geradeaus gefahren und deswegen disqualifiziert worden war. Diese Protestgebühr in Höhe von 222 Mark verfiel vorderhand einmal.

Nach Zahlung weiterer 5400 Mark als Demontagekosten-Vorschuß machten sich die Sportkommissare ans Werk. Auf einer zuvor mit Hilfe von Vergleichswiegungen geprüften Waage offenbarte sich, was Teamchef Kremer zu der scherzhaften Äußerung veranlaßte, eigentlich müsse er jetzt zwei Mechaniker wegen nachlässiger Arbeit entlassen. Beide Autos hatten 21 bzw. 35 Kilo Übergewicht. Beim anschließenden Auslitern der Motoren hatte Kremer ein weiteres Erfolgserlebnis: Der Motorhubraum entsprach exakt den Vorschriften.

Damit jedoch nicht genug. Kremer mußte am folgenden Tag praktisch seinen gesamten Betrieb schließen, für das Team eine weitere Nacht in Hockenheim arrangieren und für den Zusammenbau der Motoren weitere Kosten veranschlagen. „Einschließlich der Spesen für die Kommissare kostet Tebernum der Protest rund 20 000 Mark", sinnierte er bei Mineralwasser, „der einzige der mir leid tut, ist Bertrams, denn der muß für die ganze Sache bluten."

Während über der Deutschen Automobil-Rennsportmeisterschaft, die in Spannung und Dramatik der des letzten Jahres in nichts nachstand, das Damoklesschwert limitierter Reifenbreiten hängt (siehe Information und Meinung Seite 179), war der neue Meister Hans Heyer bereits einen Schritt weiter. „Für das nächste Jahr habe ich so viel vor, daß ich selbst noch nicht weiß, was ich nun wirklich mache. Um alles zu verwirklichen, müßte es 100 Wochenenden geben." Neben ihm saßen Freud und Leid Schulter an Schulter: Ford-Tuner Erich Zakowski, der Meister Heyers Wagen vorbereitet hatte, und der ehemalige Zakowski-Fahrer Dieter Glemser, der im rennsportlichen Ruhestand, an diesem Tag den Titel abgeben mußte. *Karl Mauer*

Ergebnisse Division 1: 1. Ludwig (Ford Capri RS) 169,715 km in 56:45,0 Minuten, Durchschnitt 179,4 km/h; 2. Kelleners (Porsche Carrera) 57:12,0, 3. Wolleck (Porsche Carrera) 57:12,2, 4. Betzler (BMW 3,5 CSL) 58: 59,6, 5. Brambring (Porsche Carrera) 59:05,9, 6. Lässig (Porsche Carrera) 1 Runde zurück, 7. Kannacher (Porsche Carrera) 1 Rd. zur.

Ergebnisse Division 2: 1. Heyer (Ford Escort) 169,714 km in 1:00:44,5 Stunden, Durchschnitt 167,6 km/h, 2. Obermoser (BMW) 1:00:55,5, 3. Denzel (Ford Escort 1:01: 56,3, 4. Hennige (Ford Escort) 1:02:03,6, 5. Roppes Ford Escort) 1 Runde zurück, 6. Backer (BMW) 1 Rd. zur.

Endstand Deutsche Automobil-Rennsportmeisterschaft: 1. Heyer 120, 2. Ludwig 112, 3. Krebs 102, 4. Obermoser 95, 5. Kelleners 88, 6. Hennige 76, 7. Grohs 75, 8. Stenzel 69 Punkte.

Das nächste Heft erscheint am Mittwoch, 22. Oktober

Der französische Mercedes: Test Peugeot 604 SL

Die französischen Automobilbauer, bislang vor allem im Kleinwagenbereich und in der Mittelklasse zu Hause, versuchen nun auch in der automobilen Oberklasse Fuß zu fassen. Jüngste Beispiele für diese neuen Aktivitäten sind der R 30 TS von Renault und der 604 SL von Peugeot, beide ausgerüstet mit einem Sechszylinder-V-Motor. In einem großen Testbericht beschäftigt sich auto motor und sport ausführlich mit dem Spitzenprodukt von Peugeot, das – nicht zuletzt durch konservatives Styling – Mercedes-Anklänge erwecken soll. Was bietet der Große von Peugeot?

Porsche Jahrgang 1976

Die neuen Porsche-Modelle präsentieren sich in weiter verfeinerter Form: Verzinkte Karossen sorgen für größere Lebensdauer, überarbeitete Motoren für mehr Leistung und größere Laufkultur. Ein Plus an Dampf hat der 911 zu bieten; er erstarkte auf 165 PS (ehemals 150), der Carrera gewann dank Hubraumvergrößerung an Elastizität. Ein Test zeigt, wie die 76er Porsche laufen.

Winterliche Betätigungsmöglichkeiten im weitesten Sinne sind im neuen Extra von auto motor und sport angesprochen. Die wichtigsten Themen: Drachenfliegen per Ski, Snowmobile in Aktion und ein Bericht darüber, wie Abfahrtsläufer im Wettkampf auf höchste Geschwindigkeiten kommen. Dazu: Ski-Experte Albert Allgaier über die Skifahrer-Mode.

Der Rekord-Konkurrent: Test Opel Ascona

Er hat seinen Platz im Opel-Programm zwischen Kadett und Rekord, aber hat ebenfalls das Zeug dazu, seinem größeren Bruder im Verkauf gefährlich zu werden: Opels neuer Ascona. Das formal dem Rekord ähnelnde Auto unterscheidet sich von seinem Vorgänger durch eine neue Karosse und modifizierte Technik. In einem Test prüfte auto motor und sport die 1.6 S-Version.

Was der Airbag kann

Wenn es um passive Unfallsicherheit geht, verdient auch der aus Amerika kommende Airbag Beachtung. Julius Weitmann (Foto) beobachtete mit der Kamera Airbag-Versuche bei Mercedes.

Tausendsassa Ertl

Der einzige Privatfahrer in der Formel 1 heißt Harald Ertl, ist 26 Jahre alt und in Deutschland lebender Österreicher. Ein Porträt schildert den schnurrbärtigen Formel 1-Neuling, der ganz klein auf einem Formel V begonnen hat.

Bitte liefern Sie mir „auto motor und sport" vom nächsterreichbaren Heft an.

Meine Personalien: (Bitte pro Feld nur 1 Druckbuchstaben (ä = ae, ö = oe, ü = ue)

Vorname/Nachname

Postleitzahl Wohnort

Straße/Nr.

Ich wünsche die angekreuzte Zahlungsweise:

☐ durch Bankeinzug (jährlich DM 52,40 inkl. MwSt. und Zustellgebühr). Die Bankeinzugsermächtigung erlischt mit Kündigung des Abonnements.

Konto-Nr.

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben)

Name und Ort der Bank

☐ gegen Rechnung. Bitte kein Geld einsenden, Rechnung abwarten.

Datum/Unterschrift

Wichtige rechtliche Garantie

Wir garantieren, daß Sie diese Vereinbarung innerhalb einer Woche schriftlich widerrufen können. Es genügt eine Mitteilung an:

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG
7000 Stuttgart 1, Postfach 1042

Diese Garantie habe ich gelesen und bestätige dies durch meine Unterschrift. (Nur Bestellungen mit beiden Unterschriften können bearbeitet werden.)

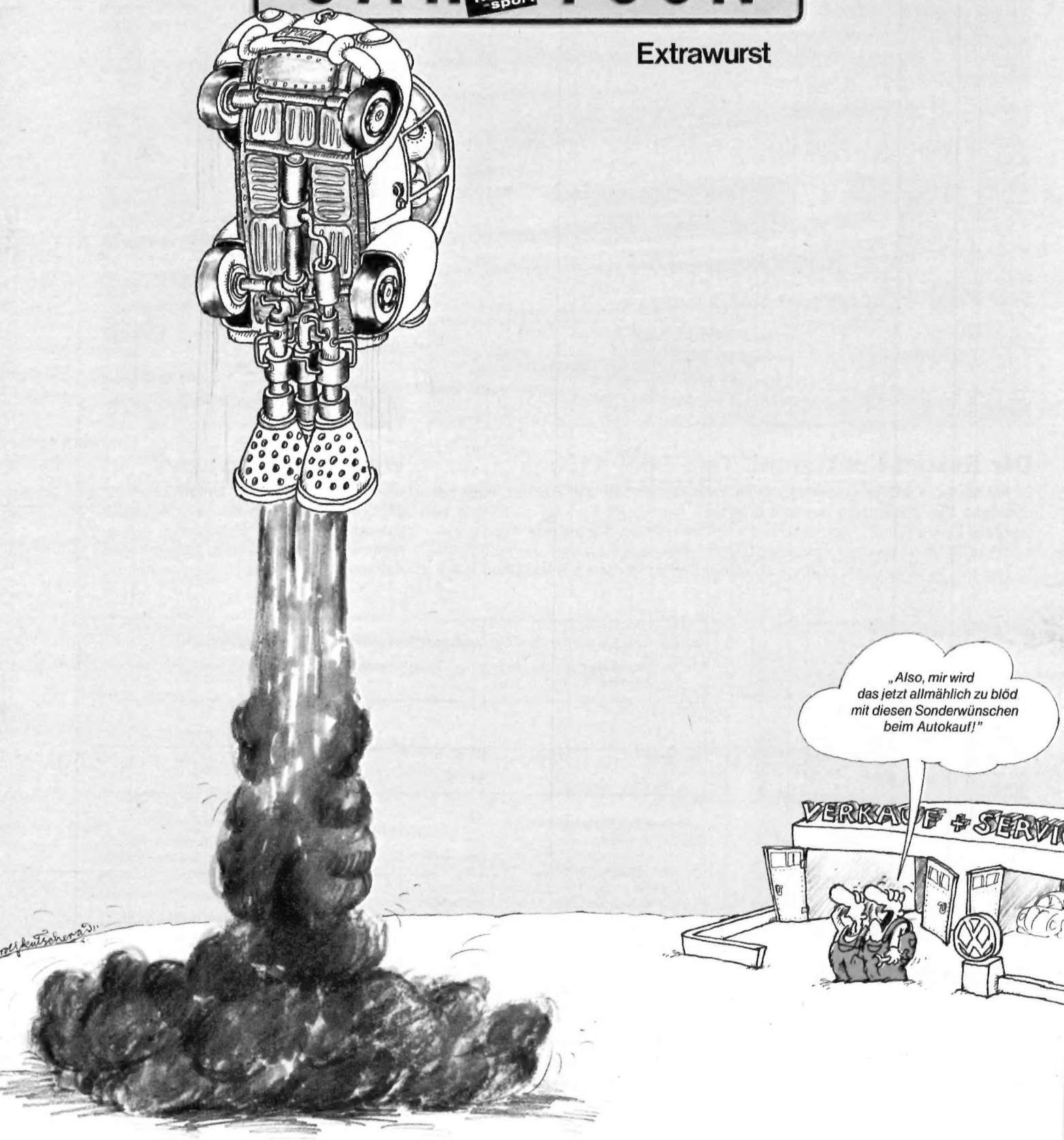
Unterschrift

ams 21/75

CAR TOON

auto motor sport

Extrawurst



Fluidum.

Zweiradträume · Kraft und Technik
Freiheit und Abenteuer · Motorradspaß

MOTORRAD

Europas größte Motorrad-Zeitschrift

König-Pilsener
Das Vergnügen an einem großen Bier.